



**ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL
DEP. ARY DE CAMARGO
PEDROSO
Técnico em Logística**

Carolina Eduarda de Abreu

Henrique do Canto Rueda Ruiz

Natália Soares dos Santos

Safira Gabrieli da Silva

MOBILIDADE URBANA

Evidenciando a Acessibilidade para PCDs

Piracicaba

2024

Carolina Eduarda de Abreu

Henrique do Canto Rueda Ruiz

Natália Soares dos Santos

Safira Gabrieli da Silva

MOBILIDADE URBANA

Evidenciando a Acessibilidade para PCDs

Trabalho de Conclusão de Curso da Etec Deputado Ary de Camargo Pedroso, pelo Prof. Gerson S. Machado apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Técnico em Logística.

RESUMO

Este estudo analisa as dificuldades enfrentadas por pessoas com deficiência física (PCDs) no transporte público, destacando a falta de infraestrutura adequada, informações acessíveis, e treinamento de funcionários. A metodologia incluiu uma revisão das leis e regulamentos sobre os direitos das PCDs e a coleta de dados oficiais, além de um questionário para captar percepções comunitárias sobre acessibilidade urbana. Os resultados ressaltam a necessidade urgente de adaptações estruturais para garantir os direitos dessas pessoas. Exemplos de cidades que implementaram mudanças bem-sucedidas mostram que melhorias são viáveis e podem servir de modelo. O estudo enfatiza a importância de políticas públicas eficazes e o compromisso das autoridades para promover um ambiente urbano inclusivo e igualitário.

Palavras chaves: PCDs; acessibilidade; inclusão

ABSTRACT

This study analyzes the challenges faced by people with physical disabilities (PWDs) in public transportation, highlighting the lack of adequate infrastructure, accessible information, and staff training. The methodology included a review of laws and regulations on the rights of PWDs and the collection of official data, as well as a questionnaire to capture community perceptions of urban accessibility. The results underscore the urgent need for structural adaptations to guarantee these individuals' rights. Examples of cities that have successfully implemented changes show that improvements are feasible and can serve as models. The study emphasizes the importance of effective public policies and the commitment of authorities to promote an inclusive and equitable urban environment.

Keywords: PWDs; accessibility; Inclusion

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	5
1.1 Justificativa	5
1.2 Objetivos Gerais e Específicos	6
1.3 Metodologia	7
1.4 Referencial Teórico.....	7
2. DESENVOLVIMENTO	8
2.1 Deficiência e Acessibilidade	8
2.2 Barreiras	9
3. PESQUISA QUANTITATIVA	12
3.1 Tabelas Quantitativas	12
3.2 Propostas apresentadas pela equipe	19
4. ESTUDO DE CASO	22
4.1 Infraestrutura.....	23
4.2 Capacitação	23
4.3 Leis	24
4.4 Melhorias	24
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	25

INTRODUÇÃO

O termo mobilidade urbana se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens dentro das cidades e tem sido alvo de estudos na área do planejamento urbano e de transportes, mas para isso é necessário atender a toda população, incluindo as pessoas com deficiência (PCD).

O conceito de mobilidade urbana para PCDs é vasto pois abrange vários intermodais, de modos que diversos meios de transportes necessitem de uma transformação para atender as pessoas com deficiência, pois é amparado pelo O Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146, de 2015) que determina o direito ao transporte e à mobilidade seja assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas. Entretanto, isso não acontece na prática.

Para reduzir a desigualdade utilizamos como referência o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS 10), pois tem como meta o empoderamento e a promoção da inclusão social.

1.1 Justificativa

De acordo com o Censo Demográfico do Brasil, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2010, 46 milhões de brasileiros, cerca de 24% da população, declarou ter algum tipo de deficiência. Segundo pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic) de 2017, dos 1.679 municípios que dispunham de serviço de transporte coletivo por ônibus intramunicipal, 11,7% estavam com a frota totalmente adaptada para a acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, enquanto 48,8% possuíam frota parcialmente adaptada.

Com isso faz-se necessário mostrar que ainda existem muito a ser feito em prol das pessoas com deficiência, com as cidades evoluindo e crescendo esse grupo de pessoas acaba ficando refém de políticas públicas e sentimos a necessidade de mostrar isso.

Importante frisar que, com as informações ao decorrer do projeto queremos alcançar o maior número de pessoas, para conscientizar que todos nós temos os mesmos direitos.

1.2 Objetivos Gerais e Específicos

Será realizado um estudo abrangente sobre as barreiras enfrentadas por essas pessoas. Com isso serão analisadas questões como acessibilidade física dos veículos e dos terminais, a disponibilidade de informações, a capacitação dos funcionários e a existência de políticas de inclusão.

A ideia inicial é verificar com a empresa responsável pelos transportes públicos questões em relação a mobilidade para PCDs, tais como: rampas elevatórias estão aptas para uso, local adequado para acondicionar cadeiras de rodas, guias rebaixadas em conformidade com a legislação entre outros, e com isso garantir que as possíveis irregularidades sejam sanadas, para que as pessoas que fazem uso de cadeira de rodas tenham o direito de ir e vir.

Temos como principal finalidade trazer ao público a informação de que apesar das leis ainda estamos engatinhando em relação a acessibilidade e o quanto ainda temos a evoluir. Também iremos comentar que, apesar dos investimentos, ainda existe muito a se fazer, pois a infraestrutura do transporte público ainda é precária. Com os dados coletados mostraremos que realmente é necessário modificar esse cenário para melhor.

- Apontar as barreiras enfrentadas pelos PCDs.
- Verificar com a empresa responsável pelos transportes públicos questões em relação a mobilidade para PCDs.
- Propor ações para garantir que as possíveis irregularidades sejam sanadas, para que as pessoas que fazem uso de cadeira de rodas tenham o direito de ir e vir

1.3 Metodologia

Para atingir os objetivos, foi feita uma revisão bibliográfica, consultando a legislação disponível sobre os direitos das pessoas com deficiências.

Após essa revisão, coletamos informações por meio de sites oficiais, fazendo uma análise do Estatuto da pessoa com deficiência, instituído pela Lei 13.146 de 2015, para detectar o cenário atual das pessoas com deficiências no Brasil.

Para entender a percepção da população sobre a mobilidade urbana para as pessoas com deficiências será aplicado um questionário quantitativo.

1.4 Referencial Teórico

De acordo com Souza (2022), locais sem rampa de acesso, banheiros localizados no segundo piso, locais em que os elevadores não funcionam, são algumas das dificuldades compartilhadas por 17,3 milhões de pessoas que possui algum tipo de deficiência no país, número que representa 8,4% do total de brasileiros com mais de dois anos, de acordo com levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) na Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) de 2019.

Ainda segundo Souza (2022), “O Estatuto da Pessoa com Deficiência determina que o direito ao transporte e à mobilidade seja assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas”. Souza pontua ainda que o estatuto assegura a isenção de tarifas para pessoas com deficiência no transporte coletivo interestadual.

No entanto, mesmo quando beneficiados por esse direito, muitos indivíduos em cadeira de rodas deparam-se com obstáculos que desencorajam a utilização desse meio de locomoção.

Sobre medidas tomadas para melhoria da acessibilidade no transporte público, de acordo com Martim (2021), na cidade de Piracicaba, que é referência no transporte público de passageiros com deficiências e mobilidade reduzida, através do projeto Elevar, o vereador André Bandeira formalizou uma solicitação adicional à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (Semuttran), no qual pleiteava a retomada do projeto denominado Elevar, com a participação da empresa TUPI Transportes.

O legislador persiste na recomendação de que testes diários sejam efetuados e que os ônibus somente entrem em operação com a plataforma de acessibilidade devidamente funcional. Tal insistência se justifica pela expressiva demanda de indivíduos com deficiência na cidade, sendo imperativo prevenir situações nas quais a

tentativa de ingresso no transporte público por parte desses cidadãos seja frustrada devido a falhas operacionais na referida plataforma, de acordo com Ribeiro (2018):

O tema da inclusão social da pessoa com deficiência e da acessibilidade constitui uma das pautas primordiais que deve reger os debates no âmbito da sociedade”, por esse motivo, torna-se relevante o desenvolvimento deste trabalho, para mostrar onde a logística influencia na mobilidade urbana, promovendo a acessibilidade e inclusão para todas as pessoas, tenham elas deficiência ou não.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Deficiência e Acessibilidade

Ao longo da história diversos paradigmas influenciaram o modo como a sociedade compreendia a deficiência como histórica, social e cultural, de acordo com Correa (2021, p.27) durante o século XX surgiu o termo biomédico, que por objeto de estudo considerava uma deficiência para tratamento de habilitação ou reabilitação de uma enfermidade ou acidente, com o objetivo de propiciar ou inserir as pessoas nas sociedades.

Portanto, o foco desta normalização é a mudança da pessoa com deficiência e, para tal, deveriam ser implementados serviços para auxiliá-las a ter uma existência próxima à das normas e padrões sociais, com especial destaque à medicina que, na busca de tal cura a propiciar a integração da pessoa com deficiência à sociedade, tem o seu protagonismo no então denominado modelo médico, também denominado modelo de reabilitação, pautado pelo critério biológico. (Correa, 2021)

Para garantir o direito das pessoas com deficiências e a proteção desses direitos foi criada a Lei nº 13.146, de 6/07/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência):

Art. 8º É dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à sexualidade, à paternidade e à maternidade, à alimentação, à habitação, à educação, à profissionalização, ao trabalho, à previdência social, à habilitação e à reabilitação, ao transporte, à acessibilidade, à cultura, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à informação, à comunicação, aos avanços científicos e tecnológicos, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à convivência familiar e comunitária, entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico. (BRASIL,

2015)

De acordo com a Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência de 2006, o termo "deficiência" refere-se a uma ampla gama de limitações que variam em gravidade, desde comprometimentos leves até graves, afetando diferentes aspectos da capacidade humana. A deficiência física, em particular, engloba uma série de dificuldades relacionadas ao movimento, sustentação e equilíbrio do corpo e de seus membros, podendo incluir condições como paralisia, falta de força, amputações e malformações em diversos graus de comprometimento. O Decreto nº 3.298, de 20/12/1999, em seu artigo 4º, inciso I, define a deficiência física como:

I - deficiência física - alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções; (BRASIL, 1999).

Segundo o Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, o termo cadeirante pode ser um adjetivo ou um substantivo, que define o que, ou quem, se desloca em cadeira de rodas. Mesmo enfrentando limitações motoras, uma pessoa que utiliza cadeira de rodas possui habilidades para realizar muitas das atividades diárias, tanto em sua vida pessoal quanto profissional. No entanto, a presença de obstáculos arquitetônicos e atitudes discriminatórias dificulta sua capacidade de se locomover de forma independente e exercer seu direito fundamental de ir e vir.

2.2 Barreiras

Como foi mencionado a acessibilidade é um direito previsto no Estatuto de Pessoas com Deficiências, ou seja, " como um direito em si mesmo e, também, como um direito meio" (BEZERRA, 2014, p.73).

Dito isso, a acessibilidade com base em seu estatuto norteia a interpretação das normas referentes aos direitos das pessoas com deficiências no que diz jurídico brasileiro. Possibilitando assim que os cidadãos exerçam por direito de forma digna o

direito de ir e vir, ou seja permitindo o acesso aos espaços públicos e privados nas cidades, e a inclusão em todas as atividades.

Se tratando de princípio jurídico foi mencionada as informações no artigo 3º, inciso I, da Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência): I - Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida; (BRASIL, 2015).

Este conceito, ao proteger o direito de locomoção em todo o país, está em conformidade com o artigo 5º, inciso XV, da Constituição Federal, que garante o direito fundamental de ir e vir. Assim, ao assegurar a inclusão efetiva das pessoas que usam cadeira de rodas, a acessibilidade é vista como um direito fundamental à dignidade humana, sendo crucial para garantir os princípios constitucionais da igualdade e da dignidade da pessoa humana.

Além disso, para destacar a importância da acessibilidade nos direitos das pessoas com deficiência, o estatuto mencionado estabelece disposições gerais sobre acessibilidade no Capítulo 1, do Título III, definindo-a, conforme o artigo 53, como o “direito de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida viverem de forma independente e exercerem plenamente seus direitos de cidadania e participação social”. (BRASIL, 2015).

Essa necessidade de garantir acessibilidade também está presente no conceito de Pessoa com Deficiência conforme estabelecido na Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Reconhecendo as barreiras que limitam o acesso das pessoas com deficiência a vários espaços, o legislador, respaldado pelo princípio da igualdade, determinou no artigo 55 do mencionado Estatuto que:

Art. 55. A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos a público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade (BRASIL, 2015)

A falta de acessibilidade em diversos setores sejam eles públicos ou privados ocorre em decorrência das chamadas barreiras. As chamadas barreiras, são qualquer

coisa que possa servir como um obstáculo, que impeçam de alguma forma o acesso algum serviço, espaço ou produto.

No artigo 3º, inciso IV, do Estatuto da Pessoa com Deficiência está a informação sobre o que são as barreiras:

IV - Barreiras: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, [...] (BRASIL, 2015).

São definidas aos cadeirantes as barreiras físicas (urbanísticas e arquitetônicas) e as de comportamento (atitudinal) elas são definidas e mencionadas no artigo 3º, inciso IV:

- a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;
- b) barreiras arquitetônicas: as existentes nos edifícios públicos e privados;
- c) barreiras atitudinais: atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas; (BRASIL, 2015).

As dificuldades enfrentadas pelos cadeirantes nas cidades são causadas principalmente por barreiras físicas e sociais. Por exemplo, as barreiras urbanísticas incluem calçadas malconservadas e obstruídas por mobiliário urbano e vegetação, tornando difícil a locomoção independente e segura de cadeirantes.

Quanto às barreiras arquitetônicas, a falta de rampas de acesso e espaços adequados para manobras com cadeira de rodas são exemplos comuns que restringem a mobilidade dos cadeirantes.

Além disso, as barreiras atitudinais, que se manifestam em atitudes sociais que focam nas limitações das pessoas com deficiência em vez de reconhecer suas habilidades, também contribuem para a exclusão e dificuldades enfrentadas pelos cadeirantes.” (MELLO; CABISTANI, 2019, p.124).

3. PESQUISA QUANTITATIVA

A equipe realizou pesquisas com o público em geral e entrevista com um profissional que atua diretamente em garagem de ônibus na cidade de Piracicaba, cujos resultados apresentamos a seguir.

3.1 Tabelas Quantitativas

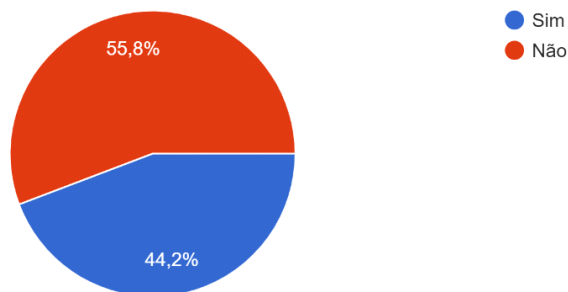
O presente estudo busca apresentar e analisar dados quantitativos obtidos por meio de um formulário online, durante o período compreendido entre março de 2024 e abril de 2024. O formulário consistiu em um conjunto de dez perguntas estruturadas, destinadas a investigar variáveis específicas relacionadas ao objeto de estudo.

As informações coletadas foram posteriormente organizadas em tabelas quantitativas e gráficos, que servem como instrumento fundamental para a análise e interpretação dos resultados.

Gráfico 1: Estatísticas Comparativas

Você possui algum tipo de deficiência?

104 respostas

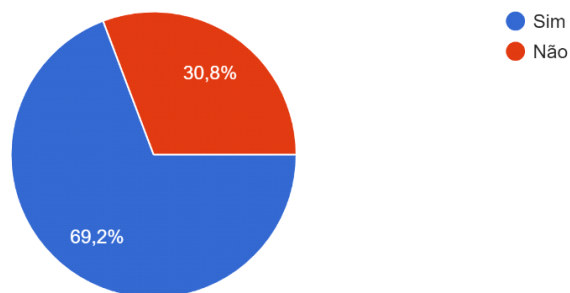


Fonte: Do próprio autor, 2024

Gráfico 2: Mapeando o Convívio

Conhece alguém que possui alguma deficiência?

104 respostas

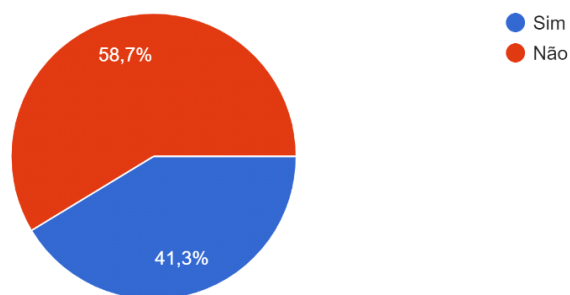


Fonte: Do próprio autor,2024

Gráfico 3: Acessibilidade no Transporte Público

Em sua opinião os transportes públicos são adequadamente acessíveis para pessoas com deficiência?

104 respostas

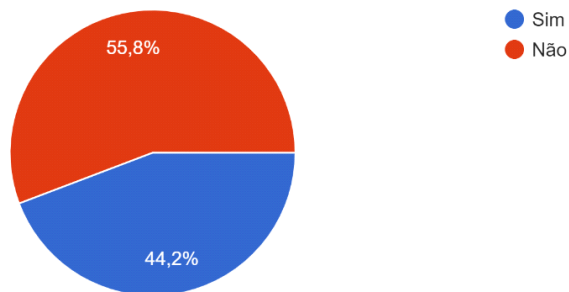


Fonte: Do próprio autor,2024

Gráfico 4: Inclusão no Transporte Público

Você considera que as terminais e pontos de parada de transporte público possuem acessibilidade adequada para pessoas com deficiência?

104 respostas

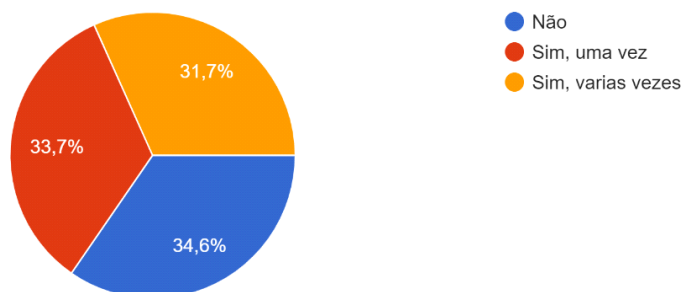


Fonte: Do próprio autor,2024

Gráfico 5: Visualizando as Falhas

As paradas e terminais de transporte possuem rampas e elevadores para facilitar o acesso de pessoas com deficiência física. Você já presenciou o mau funcionamento delas?

104 respostas

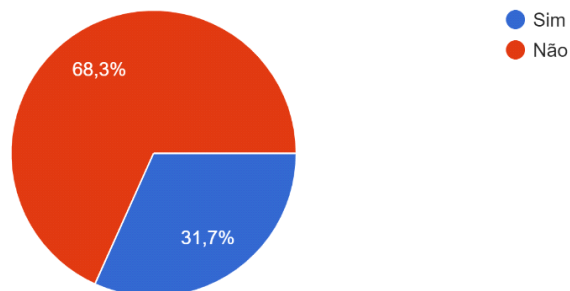


Fonte: Do próprio autor,2024

Gráfico 6: Desafios e Obstáculos

Você tem dificuldades se locomover nas plataformas de transporte público devido à sua deficiência física?

104 respostas

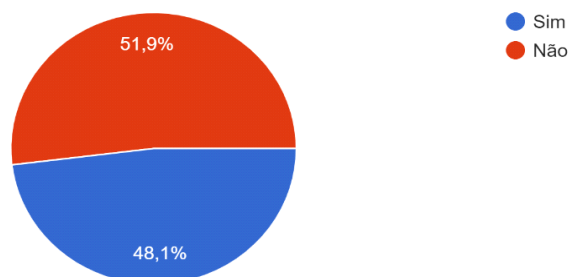


Fonte: Do próprio autor,2024

Gráfico 7: Mapeando os Problemas

Você enfrenta dificuldades para encontrar informações acessíveis sobre os serviços de transporte público adaptados para pessoas com deficiência física?

104 respostas

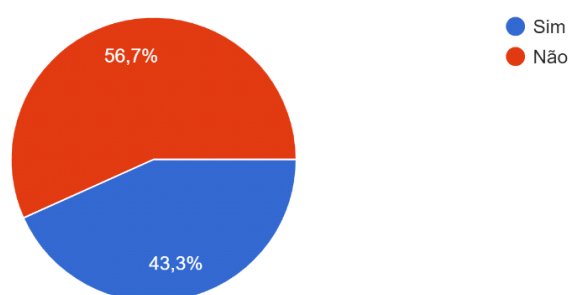


Fonte: Do próprio autor,2024

Gráfico 8: Avaliação da Segurança

Você se sente seguro ao utilizar o transporte público?

104 respostas



Fonte: Do próprio autor, 2024

A liberdade de locomoção é um direito essencial para todos os indivíduos, porém, devido à falta de adequação das infraestruturas urbanas para pessoas com deficiência, garantir uma circulação sem entraves para esses cidadãos ainda é uma meta desafiadora. Um dos principais obstáculos reside na insuficiência de acessibilidade para indivíduos que dependem de cadeiras de rodas.

Logradouros estreitos e a ausência de rampas de acesso representam apenas alguns dos desafios enfrentados diariamente por aqueles que utilizam cadeiras de rodas como meio de locomoção. Essas dificuldades impõem uma carga significativa à rotina dessas pessoas, transformando atividades simples em verdadeiras provações. Algumas das questões que demandam atenção e cuja resolução pode significar uma melhoria significativa na qualidade de vida dos cadeirantes, a saber:

A entrada nos meios de transporte público representa uma das principais dificuldades enfrentadas pelos cadeirantes. Embora algumas cidades tenham implementado frotas de ônibus adaptadas, equipadas com rampas de acesso, elevadores e espaços designados para passageiros com deficiência, ainda persistem problemas significativos nesse sistema. Embora a acessibilidade esteja garantida por lei, é frequente encontrar ônibus com elevadores inoperantes e motoristas sem a devida preparação para lidar com passageiros com deficiência. Além disso, a espera prolongada por um veículo

adaptado adequado pode ser uma experiência frustrante e exaustiva para os usuários.

Irregularidade das calçadas representam mais um desafio significativo para a mobilidade urbana de pessoas com deficiência. Embora muitas áreas tenham sido equipadas com rampas de acesso e espaços destinados à circulação de cadeiras de rodas, é comum encontrar obstáculos que bloqueiam o caminho, como postes ou placas. É essencial que as calçadas sejam niveladas e facilitem o deslocamento. Superfícies de paralelepípedos, por exemplo, podem causar desconforto devido às vibrações da cadeira de rodas, aumentando o risco de danos ao equipamento e possíveis lesões na coluna do usuário.

A falta de acessibilidade e os constantes problemas com elevadores quebrados nos ônibus têm sido motivo de denúncias por parte de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no transporte público de Piracicaba. Uma das principais queixas recai sobre a inoperância dos elevadores, que deveriam facilitar o acesso aos usuários de cadeiras de rodas, porém frequentemente encontram-se fora de serviço.

Tabela 1: Perguntas e Respostas abertas da Pesquisa Quantitativa

<p>Barreiras físicas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • “Sou usuário de prótese externa, um dia subindo a escada do ônibus cai, pois, os degraus são altos.” • “Os degraus dos ônibus muito altos.” • “Não tinha plataforma para o cadeirante subir no ônibus.” • “Presenciei um cadeirante com uma cadeira rolante que foi alterada. Para ele conseguir andar sozinho que não conseguiu subir no elevador, por causa do elevador ser pequeno demais.” • “Não tinha plataforma para o cadeirante subir no ônibus”.
<p>Falta de Acessibilidade em Estações e Paradas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • “Falta de rampa de acesso em um terminal.”

Prestação de Serviço	<ul style="list-style-type: none"> • “E nem todos param para cadeirantes.” • “Ônibus não parou no ponto.” • “Já vi motorista de ônibus não sabendo usar o elevador de cadeiras para o cadeirante subir no ônibus.”
-----------------------------	---

Para efeito de ilustração reproduzimos uma matéria veiculada no G1 sobre um incidente registrado pelo passageiro Raphael Romano ilustra essa situação: uma idosa em uma cadeira de rodas tenta embarcar no ônibus 460, em São Cristóvão, mas o elevador está quebrado. Como resultado, dois homens precisam erguer a cadeira para permitir que ela entre no veículo. Na linha 600, que faz o trajeto da Praça Saens Peña até o metrô São Francisco Xavier, os passageiros também enfrentam problemas semelhantes. André de Jesus, que é cadeirante, relata que muitas vezes precisa se arrastar para conseguir embarcar quando o elevador não está em funcionamento.

Figura 1: Com elevador quebrado, homens ajudam passageira em cadeira de rodas a embarcar



Fonte: TV Globo, 2022

De acordo com o depoimento do passageiro entrevistado André de Jesus: "Tem que descer da cadeira, aí tem que se arrastar dentro do ônibus, entendeu? É isso que a Secretaria Municipal de Transportes e a Viação Redentor faz com as pessoas com deficiência".

Desenvolver iniciativas de mobilidade urbana que garantam acesso equitativo a todos os cidadãos, independentemente de idade ou condição, é um desafio global enfrentado por todas as cidades. No Brasil, essa realidade não é diferente. De acordo com dados da pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros, que analisa características municipais com informações fornecidas por autoridades locais em todo o país, aproximadamente 88% dos municípios com serviços de transporte por ônibus não estão em conformidade com a Lei da Acessibilidade, promulgada em 2000.

Essa legislação estabelece a obrigatoriedade de adaptação de toda a frota de transporte público para atender às necessidades de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O estudo, conduzido em 2018, revelou que, entre os 5.570 municípios brasileiros, 1.679 (30,1%) contavam com serviço de transporte público intraurbano por ônibus até 2017. Dessas localidades, 39,4% possuíam frotas sem qualquer tipo de adaptação, 48,8% tinham frotas parcialmente adaptadas e apenas 11,7% contavam com frotas totalmente adaptadas.

3.2 Propostas apresentadas pela equipe.

De acordo com a Constituição Federal de 1988, é estabelecido que os meios de transporte coletivo devem ser adaptados para atender às necessidades das pessoas com deficiência. Em 2004, o governo emitiu um decreto para regulamentar essa prática, estipulando um prazo de 120 meses para que todas as cidades do país tivessem suas frotas de transporte público 100% acessíveis. No entanto, ao término desse período, o resultado almejado pelo decreto não foi alcançado conforme esperado. Apesar disso, há algumas exceções no Brasil, áreas que têm progredido significativamente em termos de acessibilidade no transporte público:

Curitiba (PR): O transporte público na cidade tem alcançado progressos notáveis em termos de acessibilidade. Até dezembro de 2019, quase a totalidade, cerca de 98%, dos ônibus da capital paranaense estavam adaptados. Isso inclui a instalação de

elevadores nos veículos ou o acesso em nível nas estações, além de espaços reservados para cadeirantes ou pessoas que acompanham cães-guia.

Maceió (AL): Conforme informações fornecidas pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Maceió (SMTT), praticamente toda a frota de ônibus do sistema de transporte público da capital, cerca de 99%, está adaptada para cadeirantes. Desde 2016, todos os veículos são fabricados com espaços dedicados à acessibilidade, oferecendo duas vagas por ônibus. No ano de 2020, a prefeitura de Maceió adquiriu 35 novos ônibus, todos equipados com dois lugares designados para cadeirantes, além de apresentarem o símbolo de acessibilidade claramente visível no exterior do veículo. Essa medida visa facilitar a comunicação e o reconhecimento dos ônibus adaptados para pessoas com necessidades especiais. Ainda segundo informações fornecidas pela SMTT, um outro aspecto crucial do seu trabalho é a oferta de capacitação aos profissionais que atuam no setor, visando proporcionar um atendimento mais empático e humanizado. No mês de julho, por exemplo, os funcionários do sistema de transporte rodoviário da capital foram submetidos a simulações que envolviam o uso de cadeiras de rodas ao lado dos ônibus, assim como outras situações enfrentadas por cadeirantes no cotidiano.

Uberlândia (MG): Uberlândia, a segunda maior cidade do Estado de Minas Gerais, foi pioneira no Brasil ao alcançar uma frota de ônibus totalmente adaptada, totalizando 288 veículos. O Secretário Municipal de Trânsito e Transportes, Divonei Gonçalves, destaca que esse feito foi possível através da renovação constante dos veículos do sistema, investindo em mobilidade com a implementação de mais corredores e iniciativas para a construção do oitavo terminal na cidade.

Segundo informações da prefeitura, mais de 10 mil pessoas foram beneficiadas com essas medidas de acessibilidade. Em reconhecimento a esse compromisso, Uberlândia recebeu o Certificado de Boas Práticas em Transporte da ONU Habitat em 2012. Todos os ônibus do transporte coletivo são equipados com elevadores e possuem um layout interno adequado para atender pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Além disso, os terminais de ônibus são equipados com rampas e elevadores de acesso, garantindo deslocamentos mais seguros e autônomos. A cidade também instalou aproximadamente 5 mil rampas nas calçadas para facilitar a locomoção, e todos

os prédios públicos municipais são acessíveis, assim como os eventos realizados na cidade.

O aplicativo do guia de quatro rodas é uma plataforma para buscar, avaliar e compartilhar acessibilidade de locais, planejar viagens acessíveis e ficar por dentro das principais notícias sobre acessibilidade e inclusão. Seguindo esse exemplo, poderia ser feito algo similar voltado para a cidade de Piracicaba os usuários terão acesso a um mapa interativo que mostra a localização das guias rebaixadas em sua área, permitindo que planejem rotas acessíveis com facilidade.

Além disso, o aplicativo oferece dados atualizados sobre os horários e rotas dos ônibus com acessibilidade, garantindo que os usuários possam se deslocar de forma conveniente e segura. Com apenas alguns toques na tela, os cadeirantes podem verificar os horários de chegada e partida dos ônibus adaptados, permitindo que planejem suas viagens com antecedência e evitem longas esperas nos pontos de ônibus.

A Prefeitura de Piracicaba, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Turismo (Semdettur), realizou a 1ª Feira da Empregabilidade para Pessoas com Deficiência, nos dias 04 e 05 de dezembro de 2023. O evento é alusivo ao Dia Internacional da Pessoa com Deficiência, que é celebrado no dia 3 de dezembro, e tem como objetivo promover a inclusão das pessoas com deficiência no mercado de trabalho. A programação da feira incluiu cadastro de currículos, divulgação de vagas e palestras gratuitas. O evento demonstrou ser uma iniciativa valiosa no contexto da inclusão social, e seria interessante que fosse realizado anualmente, trazendo benefícios e impactos positivos.

A Câmara Municipal de Piracicaba, no estado de São Paulo, está prestes a avaliar um projeto de lei que propõe alterações na legislação existente sobre a gratuidade das passagens no transporte público urbano para pessoas com deficiência. O Projeto de Lei 54/2024 foi apresentado por um dos vereadores.

O principal objetivo deste projeto é realizar modificações na lei atual. Uma das propostas é substituir a expressão "pessoa portadora de deficiência" por "pessoa com deficiência", alinhando-se à padronização estabelecida pela Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada pela ONU (Organização das Nações Unidas).

4. Um Estudo de Caso com a Empresa de Transporte Urbano.

Resultados da entrevista realizada com colaborador da empresa responsável pelo transporte público de Piracicaba-SP.

Diante dos desafios atuais enfrentados pelas cidades, a questão da mobilidade urbana para pessoas com deficiência (PCDs) surge como um ponto crucial a ser abordado. Com o objetivo de compreender como as empresas de transporte público lidam com essa temática e quais medidas estão sendo adotadas para assegurar a acessibilidade e inclusão de todos os cidadãos, conduzimos esta entrevista com uma empresa de transporte urbano.

A mobilidade urbana vai além do simples deslocamento eficiente de um local para outro; engloba também a capacidade de todos os indivíduos, independentemente de suas limitações físicas, desfrutarem dos serviços oferecidos pelo transporte público. Nesse contexto, a acessibilidade e a consideração pelas necessidades específicas das pessoas com deficiência tornam-se aspectos essenciais a serem contemplados pelas empresas de ônibus. Nesta entrevista, buscamos não apenas compreender as práticas atuais da empresa em relação à acessibilidade no transporte público para PCDs, mas também explorar possíveis desafios enfrentados e identificar oportunidades de melhoria. Acreditamos que ao entendermos melhor as abordagens adotadas pelas empresas de ônibus, podemos contribuir para o avanço contínuo na promoção de uma mobilidade urbana verdadeiramente inclusiva e acessível para todos os cidadãos.

4.1 Infraestrutura

A empresa possui uma frota que consiste em 200 carros urbanos e 12 vans designadas para o serviço Elevar (Sistema de transporte especial para pessoas com deficiência motora severa), que é dedicado exclusivamente ao transporte de PCDs. Um aspecto crucial desse serviço é a garantia de que os elevadores estejam sempre em perfeito funcionamento, visto que são essenciais para garantir a acessibilidade desses usuários. Assegurando que os elevadores em todas as vans estejam operacionais em 100% do tempo, visando proporcionar uma experiência de transporte segura, confortável e inclusiva para todos os passageiros com deficiência.

Sendo assim, a manutenção preventiva e a segurança operacional são prioridade. Os consertos são tratados com agilidade, seguindo uma abordagem preventiva. Cada veículo tem sua manutenção agendada e realizada prontamente quando solicitada, garantindo assim que a operação seja sempre segura e eficiente. Além disso, os colaboradores são responsáveis por realizar checklists diários em seus veículos, assegurando que tudo esteja em perfeito estado para uma operação segura e sem contratempos.

4.2 Capacitação

Quando questionado sobre a capacitação do manuseio dos elevadores o entrevistado mencionou que os colaboradores recebem treinamento padrão, para manusear os elevadores, com embarques e desembarques, posicionamento das cadeiras, e travamento das mesmas utilizando do cinto de segurança, diante do transporte mais seguro. “Nossos motoristas recebem treinamento de operações das plataformas (Elevadores), treinamento sobre posturas diante das plataformas em seus embarques. “Durante a entrevista mencionou que, existe um treinamento específico para o atendimento de pessoas com deficiência (Elevar) para obter um melhor resultado nos atendimentos. “Nosso atendimento vai além de um transporte seguro, não pode deixar de existir simpatia, cordialidade e respeito, deixando nossos clientes satisfeitos.”

4.3 Leis

De acordo com o entrevistado a empresa a empresa cumpre a abordagem do poder público em relação à implementação da legislação específica para pessoas com deficiência nos transportes, e como a empresa está garantindo a conformidade com os requisitos estabelecidos no Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015), pois afirma que: A empresa reconhece e cumpre não apenas a Lei 13.146/2015, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, mas também a Lei 10.098/2000, que estabelece critérios básicos de acessibilidade. A empresa se compromete não apenas em transportar pessoas com mobilidade reduzida, mas também em garantir a aplicação das normas estabelecidas dentro das técnicas especiais, como sinalizações adequadas nos assentos

preferenciais e a disponibilidade de campanhas sinalizadas, visando oferecer um serviço acessível e sem transtornos aos clientes."

4.4 Melhorias

Relata ainda que a empresa está constantemente buscando maneiras de melhorar seu serviço, especialmente em relação à acessibilidade para pessoas com deficiência na mobilidade urbana. Com base nisso, indica que a frequência das reclamações recebidas por pessoas com deficiência é baixa:

"As reclamações mais comuns na mobilidade urbana envolvem o desrespeito às necessidades de acessibilidade, como a falta de respeito às sinalizações destinadas às pessoas com deficiência, locais de difícil acesso e vias mal conservadas. Quanto à responsabilidade dos órgãos públicos e governantes, é essencial que os processos de melhoria abranjam todos os setores para garantir que pessoas com mobilidade reduzida, temporária ou permanente, tenham acesso adequado a todos os serviços e infraestrutura urbana."

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entretanto, o estudo aborda a importância da mobilidade urbana para as pessoas com deficiência (PCD), ressaltando a necessidade de garantir seu pleno acesso ao transporte público. Embora existam leis e normativas que assegurem esses direitos, a realidade mostra que ainda há muitas barreiras a serem superadas. Inspirados pelo Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 10, que busca promover a inclusão social e reduzir as desigualdades, este trabalho enfatiza a urgência de ações concretas para garantir a acessibilidade e a mobilidade digna para todas as pessoas, independentemente de suas limitações. Ao trazer à tona as dificuldades enfrentadas pelas PCDs e propor medidas para superar esses obstáculos, esperamos conscientizar a sociedade e os órgãos responsáveis sobre a importância de tornar nossas cidades mais acessíveis e inclusivas para todos.

Apesar disso, algumas cidades têm se destacado positivamente em termos de acessibilidade no transporte público. Curitiba (PR) e Maceió (AL) conseguiram adaptar quase toda sua frota de ônibus, enquanto Uberlândia (MG) foi pioneira ao alcançar uma

frota totalmente adaptada. Essas cidades implementaram medidas como a instalação de elevadores nos ônibus, a reserva de espaços para cadeirantes, e a capacitação de funcionários para um atendimento mais empático e humanizado. Além disso, Uberlândia foi reconhecida com o Certificado de Boas Práticas em Transporte da ONU Habitat em 2012.

A aplicação de tecnologias, como aplicativos para mapear rotas acessíveis e fornecer informações atualizadas sobre os horários e rotas dos ônibus adaptados, pode ser uma solução eficiente para outras cidades, como Piracicaba. Eventos como a Feira da Empregabilidade para Pessoas com Deficiência promovida pela Prefeitura de Piracicaba são iniciativas valiosas para a inclusão social.

Por fim, a proposta de lei em Piracicaba que visa atualizar a legislação sobre a gratuidade das passagens no transporte público para pessoas com deficiência, alinhando-se aos padrões internacionais, representa um passo importante na promoção de um ambiente urbano mais inclusivo e acessível.

Estas ações e iniciativas destacam a importância de políticas públicas eficazes e do compromisso das autoridades para garantir a inclusão plena e igualitária de todas as pessoas, independentemente de sua mobilidade.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm.

Acesso em: 01 mai. 2024

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm.

Acesso em: 01 mai. 2024

BRASIL. Senado Federal. **Estatuto da Pessoa com Deficiência**. 3. ed. Brasília, DF: Senado Federal, 2019. Disponível em:

https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/554329/estatuto_da_pessoa_com_deficiencia_3ed.pdf. Acesso em: 19 mai. 2024

GUIADERODAS. **Acessibilidade no transporte público**. Disponível em: <https://guiaderodas.com/acessibilidade-no-transporte-publico/>. Acesso em: 5 mai. 2024

GUIADERODAS. **Aplicativo Guiaderodas**. Disponível em: <https://guiaderodas.com/aplicativo-guiaderodas/>. Acesso em: 5 mai. 2024

LIBRAS. **Conheça os Principais Desafios da Acessibilidade no Transporte Público**. Disponível em: <https://www.vlibras.com.br/superando-barreiras-desafios-da-acessibilidade-no-transporte/#:~:text=As%20pessoas%20com%20mobilidade%20reduzida,limitar%20sua%20independ%C3%Aancia%20e%20autonomia>. Acesso em 4 mai. 2024

MARTINS FERRO DE SIQUEIRA, IARA. **A importância da quebra de barreiras e da acessibilidade**. 2022. Disponível em:

<https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/bitstream/123456789/4756/1/IARA%20MARTINS%20FERRO%20DE%20SIQUEIRA%20-%20C11.pdf>. Acesso em: 11 mai. 2024

ORTOPONTO. **Mobilidade urbana para PCDs: 4 desafios enfrentados diariamente**. Disponível em:

<https://www.ortoponto.com.br/m/blog/5ffc38dc336da1818c9/mobilidade-urbana-para-pcds-4-desafios-enfrentados-diariamente>. Acesso em: 15 mai. 2024

PIRACICABA. Prefeitura Municipal. **1ª Feira de Empregabilidade para Pessoa com Deficiência**. Disponível em: <https://piracicaba.sp.gov.br/eventos/1a-feira-de-empregabilidade-para-pessoa-com-deficiencia/>. Acesso em: 11 mai. 2024

RIBEIRO, Thiago Helton Miranda. **Como agir diante dos problemas de acessibilidade no transporte público? Acessibilidade X Transporte Público Coletivo**. Belo Horizonte- MG, 2020. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/como-agir-diante-dos-problemas-de-acessibilidade-no-transporte-publico/1133923120>. Acesso em 16 mar. 2024

SARAGIOTTO, DANIELA. **Transporte público para PCDs precisa melhorar. Mobilidade**, 22 set. 2021. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/transporte-publico-para-pcds-precisa-melhorar/>. Acesso em: 15 mai. 2024

SITUAÇÃO VEXATÓRIA: **Empresa de ônibus é condenada por falta de acessibilidade para passageira com deficiência**. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2024-mai-08/empresa-de-onibus-e-condenada-por-falta-de-acessibilidade-para-passageira-com-deficiencia/>. Acesso em 12 mar. 2024

STRABELLI, GUILHERME. DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Câmara de Piracicaba (SP) quer facilitar renovação de documento para passagem gratuita para pessoas com deficiência no transporte público**. 28 mar. 2024 Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2024/03/28/camara-de-piracicaba-sp-quer-facilitar-renovacao-de-documento-para-passagem-gratuita-para-pessoas-com-deficiencia-no-transporte-publico/>. Acesso em: 15 mai. 2024

TJDFT. **Sementes da Inclusão: O que são barreiras?** BRASÍLIA/DF. 2023. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/acessibilidade/publicacoes/sementes-da-inclusao/sementes-da-inclusao-o-que-sao-barreiras>. Acesso em: 11 mai. 2024