



FUNDAÇÃO  
UNIVERSIDADE  
FEDERAL DE  
MATO GROSSO DO SUL

# Câmpus do Pantanal

## Licenciatura em Geografia

**Transporte coletivo urbano: a questão da acessibilidade dos deficientes na cidade de Corumbá/MS**

DÉBORA REGINA DOS SANTOS NEVES  
RITA DE CÁSSIA PIMENTA



FUNDAÇÃO  
UNIVERSIDADE  
FEDERAL DE  
MATO GROSSO DO SUL

# Câmpus do Pantanal

DÉBORA REGINA DOS SANTOS NEVES  
RITA DE CÁSSIA PIMENTA

## **Transporte coletivo urbano: a questão da acessibilidade dos deficientes na cidade de Corumbá/MS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Geografia do *Campus* do Pantanal da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Licenciado em Geografia, sob orientação do professor Élvis Christian Madureira Ramos.

CORUMBÁ – MS  
2023

## AGRADECIMENTOS

Queremos agradecer a Deus pelo apoio espiritual que ele nos concedeu nesse momento, só Ele e nós sabemos o quanto foi difícil realizar essa pesquisa de TCC e colocar em prática o que aprendemos, quantos momentos chegamos a pensar em desistir de tudo, mas a nossa fé foi quem nos sustentou até o momento. Deus agradecemos por ser nossa fortaleza, nosso refúgio e por nos ajudar a passar pelas adversidades e por nos permitir chegar até aqui.”

Não poderíamos começar esses agradecimentos de forma diferente, pois devemos aos nossos pais a nossa eterna gratidão, não só pela força nos momentos difíceis, mas por toda a ajuda na realização dos nossos sonhos. Sem o apoio de meus pais eu não teria conseguido completar essa jornada, eles foram a minha força ao longo do caminho, e meu exemplo a ser seguido. Agradecemos, também, aos nossos colegas que estiveram ao nosso lado ao longo do curso, que passaram por todas as situações e momentos difíceis com a gente, vocês tornaram tudo mais leve, pois sabíamos que no decorrer do curso sabíamos que poderia sempre contar com vocês.”

Agradecer aos nossos familiares que colaboraram nos dando condições para iniciar, continuar e terminar nossos estudos. São pessoas de grande valia e de respeito que nos ajudaram nessa árdua trajetória. Em especial a mãe da acadêmica Rita que já faleceu, esse trabalho é uma forma de lembrar a sua memória.

Quero dedicar também esse trabalho ao meu filho Caleb que me fez continuar a seguir e a ir a luta por ele, a ser uma pessoa melhor, minha fé foi meu sustento, pois tudo que passei durante a gestação e após a gestação não foi nada fácil, onde Deus e minha família foram importantes demais no apoio para poder estar aqui hoje.

Por fim, agradecer a todos que de maneira direta ou indireta estiveram torcendo por nós e pelo nosso sucesso. Gratidão hoje e sempre.

## RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso tem como objeto de estudo o Transporte Público Coletivo e a Pessoa com Deficiência. O objetivo geral dessa pesquisa foi relatar como acontece o transporte coletivo urbano na cidade de Corumbá/MS. E teve com objetivos específicos: identificar as políticas públicas que garantem o direito ao cidadão ao transporte público. Averiguar como acontece a efetivação desse direito e verificar quais práticas são realizadas pelas empresas que são responsáveis por essa modalidade de transporte, levando em consideração o olhar para as pessoas com deficiência.

O estudo faz um resgate das legislações do nosso País que fazem a construção de como deve acontecer esse atendimento, bem como as normas de organização que cada empresa precisa levar em consideração. Partindo da Constituição Federal, perpassando leis e resoluções nacionais e até mesmo olhando para as Normas Brasileiras de Regulamentações, traçamos um caminho para explicitar como foi pensado e como é executado essa modalidade de transporte.

Depois foi realizado entrevistas com pessoas que trabalham em empresas e também com usuários para termos uma visão mais ampla de toda situação. A pertinência desse trabalho se dá a medida que alcançamos uma contribuição científica e um olhar mais aproximado da utilização desse direito pelas pessoas com deficiência, visando assim uma reorganização de ações mais dignas e respeitadas.

Palavras Chaves: Transporte Coletivo – Pessoas com Deficiência – Direitos

# Sumário

<b>Introdução</b> .....	6
<b>O transporte, a pessoa com deficiência e a legislação brasileira</b> .....	10
<b>Metodologia: o passo a passo da pesquisa</b> .....	18
<b>A realidade do transporte coletivo</b> .....	21
<b>Considerações finais</b> .....	29
<b>Referências</b> .....	30
<b>anexos</b> .....	31

## Introdução

O presente trabalho de conclusão tem uma temática relacionada aos direitos de um transporte de qualidade para todos os cidadãos, em específico os deficientes. Por isso pretendemos propor um estudo sobre a realidade do transporte coletivo e também como está organizado para o atendimento a pessoas com deficiência.

O objetivo geral deste trabalho é relatar como vem sendo tratado o transporte coletivo urbano em atendimento à acessibilidade a pessoas com deficiência física e motoras na cidade de Corumbá/MS. Os objetivos específicos são: identificar as políticas públicas que garantem o direito ao cidadão do transporte público; averiguar como acontece a efetivação desse direito e verificar as práticas que são realizadas pelas empresas que são as responsáveis por essa modalidade de transporte. Todos esses objetivos estarão voltados em específico para as pessoas com deficiência, principalmente as deficiências físicas e motoras.

Cabe aqui ressaltar que consideramos já um direito básico de todo cidadão a garantia do ir e vir. Para tanto e também para o otimizar esse movimento mais eficaz, abrangendo todos os cidadãos, sem exceção. Diante disso, consideramos que para relatar e historiar o nosso objeto de pesquisa, devemos inseri-lo dentro da utilidade que pode surgir para a sociedade em geral.

A constituição Federal apregoou-a que,

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...] XV – é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens; [...] (BRASIL, 1988)

Ou seja, perante a constituição o sentido de igualdade e de garantia de direitos igualitários de livre locomoção, serve para todos os cidadãos. É mais uma das justificativas que nos faz querer olhar para o nosso objeto de estudo e tecer considerações que nos remetem a asseguar a lei e dos direitos.

Para essa finalidade, utilizamos como ponto de partida as políticas públicas que garantem com que esse serviço ao cidadão aconteça. Vamos mirar nosso olhar para a Constituição Federal (1988), o Estatuto das Cidades (colocar o ano), a Legislação

Estadual e Municipal que definem as regras e também toda a estrutura organizacional do transporte coletivo urbano.

Salientamos que quando analisamos as políticas implementadas por um governo precisamos entender que existem diferentes questões de natureza e determinações que são relevantes. Quando ainda falamos em políticas sociais, que se referem a ações que determinam o padrão de proteção social implementada pelo Estado, o que garante a redistribuição dos benefícios sociais visando a diminuição das desigualdades estruturais produzidas pelos desenvolvimentos socioeconômicos.

Aqui vale ressaltar o que nos adverte em relação aos princípios das diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana,

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012)

Assim então, essa política já vem ao encontro do que consideramos importante dentro de uma configuração de transporte coletivo que considere todos os cidadãos com igualdade. Assim sendo, quando os textos das políticas ecoam uma maneira de pensar, também a prática precisa ser efetivada. Falaremos mais dessa política mais para frente.

Por isso que consideramos relevante olhar para essas políticas que foram criadas para perceber onde está presente as questões sociais para que percebamos a efetivação das mesmas dentro do contexto do transporte coletivo, ainda pensando diretamente nas pessoas com deficiências. Assim, pretendemos tirar de dentro dessas políticas uma resposta ideal de configuração para este atendimento.

A motivação principal que nos instigou a fazer essa pesquisa veio das experiências vividas, em tudo que já passei e ainda passo como cidadã dentro desse contexto social. Isso de deve a minha acessibilidade e locomoção. Quando

criança, ainda no primeiro ano de vida, aconteceu um erro médico que me causou uma paralisia infantil. Tenho a perna direita atrofiada, e uso um aparelho ortopedico permanente.

Para tanto, a cada ano que crescia e nas idas e vindas aos consultórios médicos necessitava e necessito utilizar o transporte coletivo urbano, mas sempre percebendo que não era visível uma acessibilidade para pessoas como eu. Mesmo tendo que ir à capital para tratamento os onibus de viagens não possuíam nenhuma acessibilidade. E isso então começou a ficar dentro da minha cabeça.

Ao adentrar aos bancos da universidade, no curso de Geografia, pude perceber no decorrer das disciplinas estudadas, minha inquietação foi só aumentando e me instigando então a tentar responder algumas questões que acreditamos que com o olhar da academia pode ser relevante para toda a população. Para tanto, os questionamentos que nos suscitam essa pesquisa apontam para identificar quais são as políticas públicas que garantem o funcionamento do transporte coletivo urbano? Qual a abrangência e a eficiência dessas políticas? Como o público atendido percebe essas políticas? Existem, de fato, transporte coletivo de qualidade em Corumbá/MS? Existem registros dessas ações?

Essas são algumas indagações que consideramos pertinentes e que compõe a base estrutural desse trabalho. Realizar esse relato é uma maneira para conceber um caminho reflexivo para compreender a efetivação ou a não efetivação desses direitos, principalmente ao atendimento a pessoas com deficiências, é o que assumimos como nossos compromissos.

O caminho teórico bibliográfico que pretendemos percorrer como já anunciado previamente, é o de olhar primeiramente para as políticas públicas deste a constituição até a mais atual, perpassando todas as instâncias governamentais. Depois olhar para teóricos da academia que trabalharam ou trabalham com a discussão dessa temática para nos dar um alicerce acadêmico e por fim ir a campo para tirar do contexto sociocultural econômico a nossa pesquisa sobre a estrutura desse transporte coletivo.

No decorrer do meu caminhar acadêmico, pude aos poucos vislumbrar em qual das áreas essa pesquisa teria como fundamentos e possibilidades de



desenvolvimento, chegando então a perceber que a questão do transporte coletivo é um atenuante dentro dos estudos na área da geografia, nos levando a olhar melhor e com mais propriedade sobre essa temática.

A partir dessa perspectiva é que percebemos também que nos últimos quinze anos as pessoas com deficiência têm sido alvo preferencial nas políticas, nas pesquisas e principalmente nas organizações da sociedade civil. Com isso vemos a importância de também olhar para este transporte coletivo e entender essa garantia de atendimento.

Este trabalho está dividido em três partes. A primeira, trataremos a revisão de bibliografia e dos documentos oficiais como maneira de descrever o objeto do nosso estudo. Na segunda trataremos os passos metodológicos que foram construídos para alcançar nossos objetivos e que delineiam o nosso caminho acadêmico. Na terceira parte trataremos os resultados da nossa pesquisa, com todos os pontos encontrados, respondendo ou não as nossas indagações e também trazendo as considerações que achamos pertinentes.

Consideremos esta pesquisa relevante na medida em que responde, para nós, questões que nos instigavam, que vão possibilitar a conclusão no curso de Geografia. Para a sociedade, pode representar um registro valioso e sistematizado de dados do funcionamento e da efetivação do atendimento de pessoas com deficiência no campo do transporte coletivo urbano. E por fim, abre ainda as portas para continuação de trabalhos que aprofundem e/ou abrangem essa temática, evidenciando a consolidação de políticas que de fato atendem o público.

## **O transporte, a pessoa com deficiência e a legislação brasileira.**

Para iniciar as nossas reflexões precisamos nos voltar para os documentos oficiais da nossa legislação para perceber como esse tema é abordado dentro de uma norma que foi regida para a convivência social. Com já ressaltamos que a nossa Constituição Federal apregoa que todos os cidadãos são iguais perante a lei. Agora vamos compartilhar o que encontramos.

Iniciando as pesquisas constatamos que mesmo com a Constituição Federal apregoadando esta ideia, foi necessária construir um estatuto próprio para as pessoas com deficiência. Este Estatuto tem como objetivo principal,

Art. 1º É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania. (BRASIL, 2015)

Percebemos que a intenção desse Estatuto é a asseguarção e a promoção de condições para a inclusão de pessoas com deficiência dentro dos diversos setores da sociedade. É interessante que nesse artigo a palavra cidadania se faz presente e com isso ressalta ainda mais a valorização de uma vivencia social.

Dentro desse Estatuto, no capítulo X é denominada “Do Direito ao Transporte e à Mobilidade” onde traz uma regulamentação de como deve funcionar o transporte a mobilidade. Vamos trazer alguns pontos desse capítulo para refletirmos. O artigo 46, o primeiro do capítulo nos traz que,

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso. § 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço. (BRASIL, 2015)

Um elemento presente nesse artigo que nos chamou atenção é o trato do ponto da “identificação e eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso. ” Percebemos que neste artigo do Estatuto há a garantia de que essa igualdade as outras pessoas partem do pressuposto de que se libere integralmente o acesso a todos no acesso.

No artigo 48, traz todas as regulamentações de como os transportes coletivos precisam ser organizados e principalmente ofertados. Assim se descreve,

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas. § 1º Os veículos e as estruturas de que trata o caput deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário. § 2º São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas. § 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço. (BRASIL, 2015)

Deste artigo, já daríamos para fazer um trabalho que verificasse cada uma das formas de transporte coletivos que são ofertados dentro de um município ou até mesmo de um Unidade Federativa. Percebamos que a garantia do uso para todas as pessoas é um termo recorrente, o que deixa claramente explícito que esse transporte precisa ser acessível.

No primeiro parágrafo eles deixam evidente que todos os veículos e as estruturas precisam ter sinalização própria e adequada para facilitar a comunicação e a utilização dos meios de transporte. E aí então um de nossos questionamentos é se isso de fato ocorre em nossa cidade e ou região.

No segundo parágrafo desse artigo, percebemos a organização quanto a prioridade e segurança no embarque e no desembarque. O que consideramos fundamental, visto que todas as pessoas com deficiência precisam de um atendimento apropriado, sendo importante que isso aconteça de maneira única e respeitosa.

No terceiro parágrafo desse artigo, podemos ter a certeza que para atender as pessoas com deficiência os veículos precisam passar por uma inspeção, serem verificados e certificados que podem ser utilizados para os devidos fins. Com isso percebemos ainda que a fiscalização para essa certificação deve haver sempre que um veículo é colocado para atender as pessoas com deficiência.

Ainda neste capítulo no artigo 47 descreve-se quais as regras para pode conceder vagas prioritárias para atendimento a pessoas com deficiência em ambientes públicos como ruas e praças devendo ser um movimento de fiscalização quanto a credencial que é fundamental para se estacionar nesses tipos de vagas. E assim se descreve,

Art. 47. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados. (BRASIL, 2015)

Essa organização também será vista por nossas lentes pesquisadoras, para poder verificar se essas vagas de fato existem e são utilizadas por pessoas que possuem certificação e também liberação para o uso. Promovendo assim uma maior mobilidade e organização do trânsito dentro de uma cidade, estado e/ou nosso país.

Outro documento legal que nos debruçamos para pesquisar são as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Que também traz descritivos que garantem a questão da organização do desenvolvimento urbano que integra as diferentes modalidades de transporte e suas relações em relação a mobilidade e acessibilidade.

No seu 2º artigo a Política nos traz que,

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012)

Podemos evidenciar que essa política quer dar uma contribuição para que muitas das decisões, princípios e objetivos sejam de fato efetivadas. Assim podendo gerar uma organização urbana mais planejada e de acordo com as condições que os cidadãos possam estar sendo atendidos de acordo com suas necessidades.

Essa política ainda descreve o que entende em cada terminologia para poder atuar. Aqui trazemos algumas delas que estão presentes no artigo 4º,

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: I - Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; II - Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano; III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor; IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores; V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal; VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público; VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não

aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda; [...] (BRASIL, 2012)

É perceptível que essas definições levam em consideração a questão da mobilidade de pessoas que estão dentro de um perímetro urbano. Contudo a presença de palavras como *acessibilidade*, *condições*, *deslocamentos* e *autonomia* estão presentes e delineiam uma maneira de pensar e de executar a política.

Podemos ainda indicar que essas descrições estão tecnicamente ligadas a uma maneira de olhar, perceber e atender as pessoas com deficiência e não deixando os setores sendo públicos ou privados fora de como deve ser colocado em prática esse tipo de atendimento e de garantia desse direito.

No artigo 5º da política encontramos mais claramente quais são os princípios que dão base a esse documento. A saber,

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012)

Mais uma vez ressaltamos que dentro dos documentos oficiais a sugirmento de termos que nos mantêm dentro de uma visão que a mobilidade urbana deve ser cada vez mais humanizada e atender cada cidadão conforme as suas particularidades. O primeiro princípio “acessibilidade universal” já é por si só um termo abrangente e ao mesmo tempo particular.

O que nos chama atenção também dentro desses princípios são os que nos mobilizam para uma gestão democrática, ou seja, feito por meio das pessoas para as pessoas. Aqui consideramos todos os cidadãos que utilizam e que fazem parte do movimento humano nos diversos ambientes da cidade. Possibilitando segurança e adequações necessárias.

Assim sendo o último princípio delimita como de fato essa política pode colaborar diretamente no cotidiano social, levando a um movimento eficiente, eficaz e efetivo dentro da circulação urbana e de todos os envolvidos nesse processo que faz parte da constituição de uma sociedade mais justa e igualitária.

Depois dessas definições o documento nos traz a organização dessa mobilidade urbana descrevendo o passo a passo, a responsabilidade de cada órgão de gestão pública, os direitos e deveres dos prestadores de serviço, os direitos e deveres dos usuários e ainda indica como deve ser realizado o planejamento e o acompanhamento da gestão dos sistemas de Mobilidade Urbana.

Outro documento do qual fizemos a leitura e nossa pesquisa é a Norma ABNT-NBR 14022:2011 que é denominada “Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros”, que é uma norma do nosso país que traz com mais propriedade e detalhamento como deve se organizar os transportes coletivos, objeto de nossa pesquisa.

Na primeira parte do documento denominada escopo, traz a seguinte escrita,

1 Escopo. 1.1 Esta Norma estabelece os parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros de características urbanas, de acordo com os preceitos do Desenho Universal. 1.2 Esta Norma visa proporcionar acessibilidade com segurança à maior quantidade possível de pessoas, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial, aos equipamentos e elementos que compõem o sistema de transporte coletivo de passageiros. 1.3 A segurança do usuário deve prevalecer sobre sua autonomia nas situações de anormalidade no sistema de transporte. 1.4 Esta Norma se aplica a todos os veículos utilizados no sistema de transporte coletivo de passageiros, exceto aos veículos abrangidos pela ABNT NBR 15320. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2011, p. 1)

Queremos advertir que mais uma vez que palavras como acessibilidade, segurança, universal, autonomia estão presentes, fazendo ressoar quais as deliberações que precisam estar presentes dentro da mobilização de organização do transporte coletivos de passageiros, visando uma adequação de todos os meios que ocorre esse tipo de serviço.

Nessa primeira parte do documento ainda traz uma nota que diz,

NOTA: No estabelecimento dos padrões e critérios de acessibilidade, foram consideradas as diversas condições de mobilidade e de percepção da infraestrutura e do ambiente pela população, incluindo crianças, adultos, idosos e pessoas com deficiência, com ou sem dispositivos para transposição de fronteira. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2011, p. 1)

Percebe-se que cada vez mais a universalidade da mobilidade ultrapassa limites de determinismos e vem sendo abrangente e eficiente, ou seja, não se tem apenas uma única vertente de atuação, e sim um movimento que, sendo democrático,

abrange todos os cidadãos assegurando assim o seu direito de ter boas condições de ir e vir.

Após as definições do escopo da norma, traça-se um caminho de como deve se organizar a mobilização dos transportes públicos, principalmente voltado para acessibilidade. No item 3, o documento descreve os termos e definições para, mais uma vez, esclarecer a todos que lerem quais são as adequações que precisam ser utilizadas corriqueiramente.

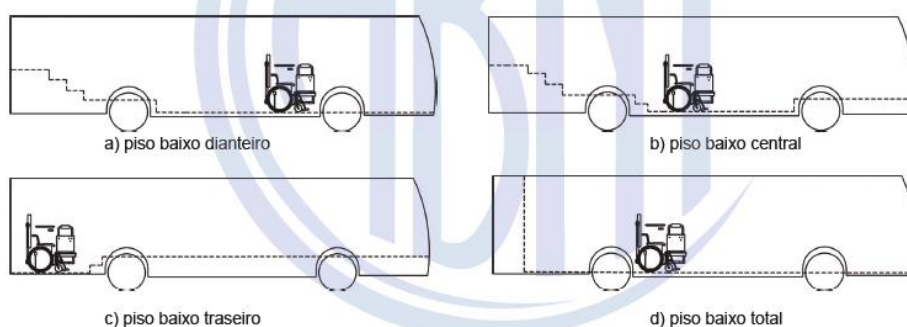
Dentro desses termos queremos ressaltar os seguintes,

[...] **3.8 elementos do sistema de transporte coletivo** compostos por veículo, terminal, ponto de parada, mobiliário e equipamentos urbanos, dispositivos para transposição de fronteira e dispositivos de comunicação e sinalização **3.9 fronteira** local de transição entre as áreas de embarque/desembarque e o veículo **3.10 pessoa com deficiência** aquela que apresenta perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, que gere limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade. As deficiências podem ser física, auditiva, visual, mental ou múltipla **3.11 pessoa com mobilidade reduzida** aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva de mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção. Aplica-se ainda a idosos, gestantes, obesos e pessoas com criança de colo. **3.12 plataforma de embarque e desembarque** área elevada em relação ao solo para reduzir ou eliminar o desnível no embarque ou desembarque de passageiros, observadas as condições de 5.1 **3.13 plataforma elevatória estacionária** dispositivo que permite a elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé, para acesso em nível à plataforma de embarque/desembarque ou ao veículo **3.14 plataforma elevatória veicular** dispositivo instalado no veículo para transposição de fronteira, que permite a elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé, para acesso em nível ao interior do veículo [...] (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2011, p. 2)

Aqui, devemos destacar que já aparece diretamente a definição de pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida e também já alguns indicativos de que tipo de instrumentos precisam ter nos veículos de condução motivando e regulamentando o passo a passo para se adequar ao atendimento do público em geral.

Algo que nos chamou atenção durante a leitura do documento são as maneiras que as normas trazem as ilustrações para se visualizar o que precisa ser adequado. Vejamos,

**FIGURA 01: EXEMPLO DE VEÍCULOS**



**Fonte: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2011, p. 3**

Esta figura é utilizada para ilustrar como seria os assentos para cadeirantes em veículos de piso baixo, transcrevendo e indicando como deve ser localizado, o que são pisos baixos, e quais as localizações dentro dos ônibus que devam estar os lugares prioritários.

Caminhando e analisando a Norma, pudemos conhecer estruturas que não sabíamos como deveriam ser feitas e dispostas dentro dos coletivos. Como por exemplo, no item 7, que tem como título “Comunicação e Sinalização”, traz modelos de como devem ser os adesivos nos ônibus. A saber,

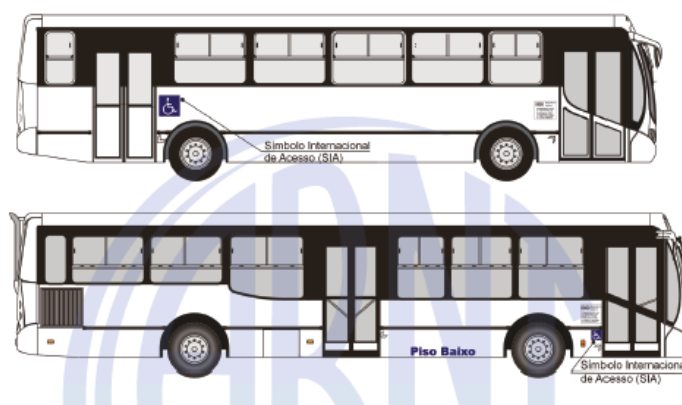
**FIGURA 02: SIMBOLOS DE ACESSO**



**Fonte: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2011, p. 11**



**FIGURA 03: SIMBOLOS DE ACESSO NOS VEICULOS**



**Fonte: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2011, p. 13**

Então, podemos dizer que a Norma (ABNT NBR 14022:2011), é bem clara quanto como se deve organizar os transportes públicos quanto ao atendimento de toda a população, principalmente em relação a pessoas com deficiência. Isso vislumbrando um atendimento de qualidade e de efetividade dentro das perspectivas que são os pensamentos e a organização nacional.

Quanto a análise e a organização desses documentos legais, foram um movimento esclarecedor e de entendimento do que o nosso objeto de estudo está e é organizado no nosso país. Poder olhar para os documentos oficiais e retirar o que é o ideal, foi uma maneira de poder ter um olhar esperançoso.

Essa mobilização de poder ler, pesquisar e refletir os documentos como o Estatuto das Pessoas com Deficiência, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Norma Técnica foi fundamental para olharmos para as nossas questões da pesquisa e poder criar os parâmetros para avaliar os dados e tudo o que encontramos de realidade na nossa cidade.

Mais uma vez, consideramos nossa pesquisa pertinente a medida que buscamos vislumbrar a dicotomia entre ideal e real. Sendo o ideal aquilo que é garantido por esses documentos normativos e o real aquilo que acontece no nosso dia a dia, no cotidiano das relações sociais e nas estruturas que devem ser as promotoras desse serviço.

Por fim, consideramos importante, neste e em outros estudos, que falemos sobre a temática, organizar legalmente como é a estrutura pensada para podermos refletir sobre como de fato é aplicado. Saber das indicações oficiais é uma maneira de podermos destrinchar e desmascarar a realidade, em busca de possíveis soluções para o que talvez não esteja em conformidade.

## **Metodologia: o passo a passo da pesquisa**

Nesta segunda parte trataremos dos passos metodológicos que foram construídos para alcançar os objetivos do trabalho. Aqui vale ressaltar que para que toda pesquisa dê certo e chegue aos seus objetivos, é necessária uma metodologia que esteja alinhada com o que queremos descobrir.

Então para organizar esta pesquisa procuramos primeiramente consultar fontes bibliográficas que consideramos pertinentes para a temática do trabalho. Foi realizada uma investigação dentro das políticas públicas que embasam o transporte coletivo e o tratamento das pessoas com deficiências que são os focos deste trabalho.

Assim sendo ressaltamos o que nos traz Oliveira (2007, p. 65) dizendo que “a pesquisa científica pode ser classificada segundo os objetivos que se pretende alcançar e segundo os procedimentos metodológicos e técnicos”. Sendo isso uma evidência, podemos concluir que nossa pesquisa foi ao seguiu o caminho para alcançarmos primeiramente nosso objetivo.

Oliveira M. (2007 p. 78) lembra em seu trabalho que “[...] a definição dos instrumentos de pesquisa deve estar visceralmente adequada aos objetivos delineados quando da escolha do tema. ” Por isso, os instrumentos que descreveremos abaixo foram escolhidos para que a intenção da nossa pesquisa seja diretamente coerente e perpasse uma sistemática capaz de solucionar o problema que foi questionado.

Portanto, partindo desse entendimento de como poderíamos organizar a nossa pesquisa, descreveremos a seguir todos os passos metodológicos que percorremos para chegar a alcançar os nossos objetivos. Agora apresentamos:

- a) Levantamento, leitura e destaque das principais Bibliografias em relação à temática;
- b) Estudo de campo, a fim de saber como estão as organizações do transporte coletivo na nossa região;
- c) Registros fotográficos de alguns espaços para demonstrar como está a efetivação das leis e das normas técnicas;
- d) Entrevista via rede social com perguntas sobre como as instituições percebem o trabalho realizado nesse âmbito

Quanto ao primeiro item podemos ressaltar que esse levantamento é o que deu a base para organizarmos a nossa pesquisa, visando que toda a biografia levantada nos garantiu ter um aporte teórico consistente, como nos aponta Gil,

Parte considerável do trabalho de pesquisa consiste na utilização de recursos fornecidos pelas bibliotecas. Isso é verdadeiro não apenas para as pesquisas caracterizadas como bibliográficas, mas também para os demais delineamentos. Qualquer que seja a pesquisa, a necessidade de consultar material publicado é imperativa. Primeiramente, há a necessidade de se consultar material adequado à definição do sistema conceitual da pesquisa e à sua fundamentação teórica. Também se torna necessária a consulta ao material já publicado tendo em vista identificar o estágio em que se encontram os conhecimentos acerca do tema que está sendo investigado. (GIL, 2008 p. 60)

Encontrar então trabalhos produzidos acerca da temática nos garantiu um olhar mais próximo e apropriado sobre qual a situação das discussões atuais e nos garantiu uma atualização maior do passo a passo. As fontes sempre são um modelo de pesquisa eficaz e eficiente.

Quanto ao segundo ponto nos caracterizamos como estudo de campo a partir do momento em que tivemos que organizar um ida e observação de maneira direta dentro do ambiente social. Quanto a isso Gil, nos ajuda a refletir que,

Já os estudos de campo procuram muito mais o aprofundamento das questões propostas do que a distribuição das características da população segundo determinadas variáveis. Como consequência, o planejamento do estudo de campo apresenta muito maior flexibilidade, podendo ocorrer mesmo que seus objetivos sejam reformulados ao longo do processo de pesquisa. (GIL, 2008 p. 57)

Tínhamos como objetivo de pesquisa uma variável que poderia ser muito bem observada e estudada, por isso essa delimitação como estudo de campo foi importante porque não sabíamos o que iríamos encontrar dentro desse movimento que mobilizariam ou até mesmo nos estatizariam.

Quanto a parte dos registros fotográficos foram importantes para podermos ter uma visualização real de algumas situações que justificaríamos no decorrer de trabalho. A utilização desses recursos nos permitiu observar e discorrer sobre uma situação que nos é visível, e que poderia ser um mobilizador de transposição da realidade.

Quanto as entrevistas, elas nos auxiliaram para poder perceber qual a visão das pessoas que estão inseridas no campo da execução da legislação. Quanto a esse instrumento, Gil nos adverte que a entrevista traz esses pontos principais,

A entrevista possibilita a obtenção de dados referentes aos mais diversos aspectos da vida social; b) a entrevista é uma técnica muito eficiente para a obtenção de dados em profundidade acerca do comportamento humano; c) os dados obtidos são suscetíveis de classificação e de quantificação. (GIL, 2008 p.110)

Com a pandemia a utilização de entrevistas via celular ou rede social foi potencializada como sendo um meio muito rápido de obter informações para a construção de pesquisas científicas. Nós utilizamos desse meio, e queremos trazer o que Gil, nos fala sobre ele,

Dentre as principais vantagens da entrevista por telefone, em relação à entrevista pessoal, estão: a) custos muito mais baixos; b) facilidade na seleção da amostra; c) rapidez; d) maior aceitação dos moradores das grandes cidades, que temem abrir suas portas para estranhos; e) possibilidade de agendar o momento mais apropriado para a realização da entrevista; f) facilidade de supervisão do trabalho dos entrevistadores. (GIL, 2008, p.113)

Para tanto vale ressaltar que esses dados trazidos em 2008 por Gil, hoje são muito mais potencializados, visto que a maior parte da população já tem acesso a celulares, rede de telefonia, redes de internet, mobilizando para uma maior eficácia e efervescência desse instrumento de pesquisa, possibilitando recolhermos melhor os dados para realização de pesquisas científicas.

A partir então dessa metodologia assumida, apresentamos na última parte deste trabalho quais foram os resultados encontrados com as motivações e considerações da nossa visão como pesquisadores do que é uma mobilização ideal contrapondo o que é real.

## **A realidade do transporte coletivo**

De todas as nossas coletas de dados, neste momento vamos descrever o que nós achamos dentro da nossa pesquisa. Vale informar que todo o trabalho foi possível por meio de uma lente que nos foi utilizada para a percepção das asseguarações de direitos ou não.

Um ponto fundamental que precisamos trazer neste momento é que a pesquisa científica foi mobilizada por uma inquietação muito pessoal, pois como usuária do transporte coletivo, é da minha realidade que falo. Realidade essa vivida por uma pessoa com Deficiência, pois tive paralisia infantil e que necessita utilizar um transporte público de qualidade.

Vale neste momento ressaltar que a utilização do transporte coletivo público é um direito de todos e precisa ser promovido para que todos de fato façam uso deste elemento que às vezes é a única maneira de mobilidade para as classes médias menos abastadas.

Tivemos acesso a duas pessoas que são cidadãos e usuárias do transporte coletivo da cidade de Corumbá/MS. Alguns pontos dos relatos pessoais, como nos informa uma entrevistada,

*O meu dia-a-dia com o uso do transporte público é sempre um transtorno. Ou eu acordo mais cedo para pegar o ônibus ou eu ando duas quadras para pegar o ônibus para chegar no meu serviço. E ainda não para em frente ao meu local de trabalho, eu ando mais uma quadra para poder chegar no serviço. Em toda o meu percurso me deparo com calçadas sem acabamento e até mesmo desniveladas. (Entrevistada 01)*

O que percebemos nessa fala é que nos relata que é muito complicado o cotidiano de quem precisa utilizar o transporte público na cidade de Corumbá. Ressaltamos ainda a precariedade de horários e de ônibus para esse atendimento, visto que nem é em todas as ruas e instituições que existem ponto de ônibus em frente.

Outro ponto assinalado na fala da entrevistada é que as calçadas das casas não são preparadas para receber pessoas com deficiência. Essa constatação acaba levando as pessoas que precisam transitar por esses espaços a passarem por situações de muito perigo ao andar e também ao se locomover.

Para então traçar melhor fizemos um roteiro de perguntas (em anexo) para pessoas que são usuárias no transporte coletivo urbano na cidade de Corumbá. Responderam as questões cerca de cinco pessoas, trazemos alguns pontos que nos chamaram atenção e colabora para concretizarmos os objetivos da nossa pesquisa. Em um dos questionamentos perguntamos: *Quais maiores dificuldades enfrentadas no deslocamento dentro de Corumbá?* Recebemos algumas respostas:

*Ruas esburacadas, calçadas malfeitas e sem rampas adequadas em lugares que há necessidade de acessibilidade, falta de faixas de pedestres. (Entrevistada 2)*

*Serviços de acessibilidade, ruas esburacadas, rampas adequadas em lugares que há necessidade de acessibilidade, falta de faixas de pedestres. (Entrevistada 3)*

Podemos perceber que além das estruturas dos ônibus a falta de estrutura do município também acaba prejudicando a locomoção de pessoas com deficiência. A questão da faixa de pedestre nos chamou também atenção pois é a realidade em que as pessoas estão inseridas e percebem essa falha nas ruas.

Em outro questionamento a pergunta era: *O que gostaria que mudasse em Corumbá para facilitar seu deslocamento?* Obtivemos o seguinte feedback,

*Ônibus com mais segurança e acessibilidade para poder locomover pessoas com necessidades especiais e mais motoristas pacientes na locomoção com adaptações para essas pessoas. (Entrevistada 2)*

Perceba que nessa resposta já aparece a questão da acessibilidade e segurança no transporte coletivo. Mas agora podemos indicar a presença da fala de motoristas com mais paciência. No decorrer da nossa pesquisa esse é um ponto que ressaltamos que é a formação dos agentes que precisam atuar com o público com deficiência.

O último questionamento era: *Você acha que houve uma melhoria na cidade com relação a acessibilidade nos últimos anos?* Recebemos o seguinte retorno,

*Houve algumas melhorias sim, outras em grande parte não. Precisa de mais adaptação nos transportes para melhor*

*locomover pessoas que precisam. Ter mais respeito ao povo cidadão e as de necessidades especiais que precisam de mais apoio e cuidados. (Entrevistada 3)*

*Existe ônibus em alta velocidade, assim como carros também que não respeitam o pedestre e o cidadão, falta qualificações para um docente que possa disponibilizar em atender essas pessoas com necessidades especiais, que saiba suas dificuldades e possa ajudá-las. Tendo mais respeito ao povo cidadão e as de necessidades especiais que precisam de mais apoio e cuidados. Há muitos acidentes que ocorre por falta de atenção e imprudência dos motoristas. Ser mais atentos e reduzir velocidade em locais de passagem aos pedestres. (Entrevistada 2)*

O que podemos evidenciar dos questionários, é que a maior parte das transformações para o atendimento das pessoas com deficiência, precisa ser realizada pelo poder público juntamente com os cidadãos para que se preze e se respeite o direito constitucional do ir e vir. Outro ponto é que a morosidade nas adaptações se deve ao fato de que as políticas públicas têm um tempo para se tornar realidade, causando uma vagarosa mudança.

Uma descoberta que trazemos é que existe uma empresa que faz transporte intermunicipal de passageiros. Nesta empresa existem dois ônibus que são adaptados para o transporte com pessoas com deficiência. Esses ônibus passaram a fazer parte da frota no ano de 2021, pós pandemia, e operam desde então no percurso Corumbá X Campo Grande.

Vale ressaltar que para fazer essa entrevista com o pessoal da empresa, utilizados o aplicativo de conversas WhatsApp. Por ele conseguimos um contato mais rápido, eficaz e com os dados, como registros fotográficos e vídeos, sendo compartilhados no momento exato, sem muita demora e nem precisar deslocamento para poder ter acesso ao que precisávamos para a pesquisa.

O entrevistado ainda nos afirmou que a empresa tenta se organizar de acordo com a legislação vigente, porém a vida útil de um ônibus é de dez anos, sendo o mesmo tempo para a empresa se organizar para adaptar toda a frota. Ressaltou ainda que os dois ônibus que atualmente atuam foram organizados praticamente após a pandemia.

Vale indicar que o entrevistado nos informou também que essas legislações em específicos são para cidadãos cadeirantes. Sendo que elas podem ser adaptadas

para outros tipos de deficiências que necessitam desse acompanhamento mais voltado para a deficiência física.

Um ponto que nos chamou atenção é que existem vários horários de rotas para esse trajeto, porém a empresa só tem o ônibus em dois horários, e ainda assim atende apenas um passageiro por vez, o que dificulta o acesso a outras pessoas ao mesmo tempo. Então certificamos que a legislação está sendo cumprida, porém está muito aquém de um atendimento mais eficaz.

Trazemos abaixo algumas imagens que foram disponibilizadas pela empresa, mostrando como é o ônibus que é responsável pelo tráfego de pessoas com deficiência, principalmente as cadeirantes.

**FIGURA 04: Visão ampla do tamanho do ônibus.**



**Fonte: Empresa de Transporte, 2023.**

**FIGURA 05: Demonstração da cadeira móvel para deficiente.**



**Fonte: Empresa de Transporte, 2023.**



**FIGURA 06: Visão aproximada da poltrona móvel própria para deficientes.**



**Fonte: Empresa de Transporte, 2023.**

Pelos registros fotográficos podemos dizer que a empresa de fato possui um ônibus em sua frota que é capaz de fazer o transporte de pessoas com deficiência, e isso é muito louvável, pois poderíamos considerar a não existência dessa organização e aí seria um aspecto a se preocupar, porém a empresa nos demonstra que tem a preocupação em se adequar.

Assim sendo, o que nos leva a refletir e a tecer críticas é que um ônibus não atende a população que é usuária, então esse número fica muito aquém do que esperamos para consolidar a política e legislação vigente. O que pode ser considerado um dos desafios para ser mais rápidos e eficientes no cumprimento da Lei.

Quando o funcionário nos adverte que são cerca de 10 anos para poder se organizar para o atendimento, percebemos aí que não há uma urgência em se adequar e que a morosidade faz parte do cotidiano das empresas, focalizando suas energias em manter para depois mudar. Talvez uma fiscalização ao cumprimento da legislação seja algo que acelere esses processos.

Quanto aos ônibus de linha urbana, podemos dizer que a situação não é diferente. Dentro de nossas pesquisas encontramos o seguinte quadro de dados. No primeiro trazemos a quantidade pessoas que utilizam o transporte público e são considerados como idosos e pessoas com deficiência.

Atualmente fazem uso do cartão para a vaga Especial como mostra a tabela a baixo:

Tabela 1

<b>IDOSO</b>	<b>230</b>
<b>DEFICIENTE</b>	<b>100</b>

**(Organização das autoras com dados das informações da AGETRAT, 2021)**

Percebemos que os números são bem mínimos, visto que percebemos uma demanda muito grande de pessoas nessas características e que ainda não utilizam desse direito e nem mesmo do direito com qualidade. Atualmente Corumbá possui cerca de 110 mil habitantes, ou seja, uma pequena parcela dessa população tem acesso a esse direito e este o é consolidado.

Outro dado de pesquisa que trazemos é em relação aos pontos que possuem organização para vagas exclusivas para idosos e pessoas com deficiência, observemos a próxima tabela,

Tabela 2

<b>RUAS</b>	<b>PLACAS</b>	<b>REFERÊNCIAS</b>
AV. General Rondon		
Rua: Delamare		
Delamare com Antônio Maria e Frei Mariano	1. para Deficiente 1. para Idoso	Frente ao banco Itaú (ambas)
Delamare com a Frei Mariano e 15 de Novembro	1. para Deficiente. 1. para Deficiente 1.para Idoso	Frente ao Santander Frente ao Bradesco Frente ao Bradesco
Frei Mariano com Delamare E AV General Rondon	1.para Deficiente 1.para Idoso	Frente ao CAC (ambas)
Praça da Republica entre Antônio Joao e Antônio Maria	1.Deficiente 1.para Idoso	
Rua 13 de Junho		

13 de Junho com Tiradentes e Antônio Joao	1.para Deficiente 1.para.Idoso	Frente ao Atacado Fernandes (ambas)
13 de Junho com Antônio Maria e Frei Mariano	1.para Deficiente 1.para Idoso	Frente ao Banco do Brasil
13 de Junho com 15 de Novembro e Frei mariano	1.para Deficiente 1.para Idoso	Frente a Antiga prefeitura (ambas)
Frei Mariano		
Frei Mariano com 13 de junho e dom Aquino	1.para Deficiente 1. para Idoso	
Cuiabá com Tiradentes e Antônio Joao	1.para Deficiente	Frente a Receita federal
Quinze entre Colombo e América	1.para Deficiente	
Colombo entre 15 e 7 de Setembro	1.Idoso 1.Defficiente	
15 de novembro e Colombo e Cabral	1.Idoso 1.Deficiente	
Total de Placas	10 IDOSO	13 DEFICIENTE FISICO

**(Organização das autoras com dados das informações da AGETRAT, 2021)**

O que podemos indicar após olhar para essa tabela é que muitos espaços da cidade não possuem vagas exclusivas, limitando a poucas oportunidades de consolidação do direito de ir e vir. Esse número está muito atrás daquele que consideramos ideal para o atendimento pleno e democrático para todos os cidadãos que precisam usar esse meio de transporte.

Uma outra constatação é que a maior parte das ruas que vimos é no centro da cidade, ou seja, é necessário olharmos para as periferias da nossa cidade que constituem a maior parte das pessoas que ocupam o transporte e também utilizam as vagas para acessibilidade. Mas indicamos para outras pesquisas que venham a somar a partir dessa motivação inicial e que tivemos essa constatação.

Ainda quanto aos registros das pessoas que entrevistamos, podemos organizar que há uma grande defasagem no atendimento a pessoa com deficiência o que causa muita fadiga e estresse pois o que era para colaborar, acaba sendo algo que atrapalha a locomoção deixando muito a desejar dentro do percurso diário.

Quando perguntado o que gostaria que fosse mudado, uma das pessoas que respondeu aos questionamentos indicou que gostaria que tivesse mais acessibilidade nas vias públicas. Esse problema é algo que se arrasta por muito tempo, causando desconforto e até mesmo gravidade no momento do trânsito por essas vias.

Outro querer das pessoas é que nos pontos de ônibus tudo seja mais acessível e possa colaborar para a subida e descida, se tivesse rampas de acessos para os níveis tanto do ponto quanto para o ônibus facilitaria a utilização que deverá ser feito pelos usuários. Assim sendo muitas transformações nesses pontos é esperado por todos que utilizam o transporte coletivo.

Por fim, queremos ressaltar que todas as demandas aqui levantadas são vislumbradas para todos os cidadãos. Mesmo que nosso trabalho é para as pessoas com deficiência, consideramos que quando acontecer essas mudanças isso refletirá num convívio em uma cidade mais acolhedora e com muita dignidade e respeito. E essa consideração serve para vislumbrarmos um futuro melhor onde todos possam ser atendidos de acordo com as suas necessidades.

## **Considerações finais**

O que então considerar após esse estudo? Traremos algumas considerações que nos moveram e nos inquietam a partir de todos os dados que encontramos. O primeiro tópico a destacar é que embora existam várias leis, artigos e enfim, uma grande quantidade de normas e regras a serem executadas, muito precisa ser feito. Sabemos que algumas estão até sendo coladas em práticas tanto nos estados como também nas cidades. Observamos ainda que esta construção caminha em passos bem vagarosos e vislumbramos uma utilização maior para as futuras gerações.

Um segundo tópico tenha a ver com a atitude de toda a população, quanto a isso ressaltamos que por mais que uma parcela da sociedade se sinta incomodada quando veem um deficiente ou um idoso com dificuldade para subir no ônibus ou se locomover em ruas com pouco ou nenhuma estrutura, o problema vai além de um incômodo, ele está nas atitudes a serem tomadas, começando dentro do ambiente que deveria ser executor e fiscalizador das legislações.

Um terceiro tópico é que consideramos Corumbá como uma cidade turística, sendo assim se faz necessário rever os conceitos e o cumprimento da legislação no que diz respeito as placas e rampas existem mais na área central, a cidade vem crescendo e a parte alta precisa ter essa inclusão de projetos que facilitem a vida do povo.

Por fim o que queremos trazer como contribuição para toda sociedade é que para além da existência das leis e de todas as normas, se faz urgente uma mudança de mentalidade e de construção do bem comum, onde todos os cidadãos, principalmente com deficiência, possam ter seu direito de ir e vir assegurado e com qualidade, trazendo uma vivencia com dignidade e respeito.

## Referencias

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14022: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro. 2011.

BRASIL (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

BRASIL (2012). Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

BRASIL (2015). Lei 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão das Pessoas com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social - 6. ed. - São Paulo: Atlas, 2008.

OLIVEIRA, M. M. Como fazer pesquisa qualitativa. Petrópolis, RJ. Vozes, 2007.

## **Anexos**

## 1 – Roteiro de perguntas – pesquisa

SUJEITO:

SEXO

IDADE:

1. Que tipo de deficiência possui? Caso nenhuma, qual problema de saúde ou necessidade você precisa?
2. Há quantos anos possui essa deficiência?
3. Com que frequência sai de casa?
4. Quais meios de transporte você utiliza em Corumbá?
5. Quais maiores dificuldades enfrentadas no deslocamento dentro de Corumbá?
6. O que gostaria que mudasse em Corumbá para facilitar seu deslocamento?
7. O que você já viu em outras cidades que acha que poderia ser feito na nossa cidade em melhoria para essas pessoas?
8. Você acha que houve uma melhoria na cidade com relação a acessibilidade nos últimos anos?