

**ENAN
PUR 2023**
Belém 22 a 26 de maio



Acessibilidade de pessoas com deficiência no transporte público intramunicipal de Nova Iguaçu: um estudo sobre os principais marcos legais e normativos

Vanderlan Lopes de Souza Filho
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Luciano Muniz Abreu
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Adriana Soares de Schueler
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Sessão Temática 5: Direito à cidade e habitação no Brasil

O presente artigo se propõe a apresentar e discutir os principais marcos legais e normativos produzidos nas três esferas governamentais a respeito da mobilidade e acessibilidade no transporte público intramunicipal para pessoas com deficiência (PCD) no município de Nova Iguaçu/RJ. Faz um comparativo dos marcos legais com a opinião dos usuários PCD do serviço no município. A metodologia foi baseada na revisão da literatura sobre a temática da acessibilidade e mobilidade urbanas, análise documental e levantamento de dados e opiniões dos usuários por meio da aplicação de questionários. Os achados apontam que, apesar de haver uma preocupação por parte do poder público em desenvolver políticas públicas de mobilidade e acessibilidade urbanas para esse segmento da população, a concretização dessas políticas ainda não foi amplamente efetuada ou percebida pelos usuários do serviço no município. As PCD que dependem do transporte público intramunicipal se deparam com uma série de barreiras físicas e atitudinais que impedem sua acessibilidade e mobilidade de modo pleno e autônomo, tendo seu direito à cidade cerceado, sobretudo a parcela dos cidadãos que habitam as regiões mais distantes da área central que se deparam também com a escassez de serviços e equipamentos públicos básicos necessários para uma vida digna.

Palavras-chave: pessoa com deficiência; acessibilidade; Nova Iguaçu; transporte público; direito à cidade.

Accessibility of people with disabilities (PWD) in intra-municipal public transport in Nova Iguaçu: a study on the main legal and normative frameworks related to the theme

Abstract. *This article proposes to present and discuss the main legal and normative frameworks produced in the three governmental spheres regarding mobility and accessibility in intramunicipal public transport for people with disabilities (PCD) in the municipality of Nova Iguaçu/RJ. It makes a comparison of the legal frameworks with the opinion of PCD users of the service in the municipality. The methodology was based on a literature review on the theme of accessibility and urban mobility, document analysis and data collection and users' opinions through the application of questionnaires. The findings indicate that, although there is a concern on the part of the government to develop public policies for urban mobility and accessibility for this segment of the population, the implementation of these policies has not yet been widely implemented or perceived by service users in the municipality. PWD who depend on intra-municipal public transport are faced with a series of physical and attitudinal barriers that prevent their full and autonomous accessibility and mobility, having their right to the city curtailed, especially the portion of citizens who inhabit the most distant regions of the area who are also faced with a shortage of basic public services and equipment necessary for a dignified life.*

Keywords: disabled person; accessibility; New Iguaçu; public transportation; right to the city.

Accesibilidad de personas con discapacidad (PCD) en el transporte público intramunicipal de Nova Iguaçu: un estudio sobre los principales marcos legales y normativos relacionados con el tema

Resumen. Este artículo se propone presentar y discutir los principales marcos legales y normativos producidos en las tres esferas de gobierno sobre movilidad y accesibilidad en el transporte público intramunicipal para personas con discapacidad (PCD) en el municipio de Nova Iguaçu/RJ. Se hace una comparación de los marcos legales con la opinión de los usuarios del servicio de PCD en el municipio. La metodología se basó en una revisión de literatura sobre el tema de accesibilidad y movilidad urbana, análisis de documentos y recolección de datos y opiniones de los usuarios a través de la aplicación de cuestionarios. Los hallazgos indican que, si bien existe una preocupación por parte del gobierno por desarrollar políticas públicas de movilidad urbana y accesibilidad para este segmento de la población, la implementación de estas políticas aún no ha sido ampliamente implementada o percibida por los usuarios del servicio en la región. Las PCD que dependen del transporte público intramunicipal se enfrentan a una serie de barreras físicas y actitudinales que les impiden su plena y autónoma accesibilidad y movilidad, viéndose cercenado su derecho a la ciudad, especialmente la porción de ciudadanos que habitan las regiones más alejadas del país. que además se enfrentan a la escasez de servicios públicos básicos y equipamientos necesarios para una vida digna.

Palabras clave: persona discapacitada; accesibilidad; Nueva Iguaçu; transporte público; derecho a la ciudad.

1. Introdução

O presente artigo é um recorte e desdobramento da dissertação que teve como objetivo geral analisar o impacto do serviço de transporte coletivo (com foco no ônibus intramunicipal) no processo de inclusão social e garantia do direito à cidade para as pessoas com deficiência residentes no município de Nova Iguaçu-RJ.

A referida pesquisa foi realizada entre os anos de 2020 e 2022 e um de seus objetivos específicos foi examinar o aparato legal e normativo constante nas esferas federal, estadual e municipal que versam sobre os temas das pessoas com deficiência, da mobilidade e acessibilidade urbanas e dos transportes públicos coletivos. Buscou-se identificar o que o Estado, notadamente o poder público municipal, havia realizado (até o ano de conclusão da pesquisa) em favor da garantia de direitos desse segmento da população e como esta percebia os serviços prestados.

Soma-se a esta problemática a questão da habitação. De acordo com Santos (2020), Nova Iguaçu vem passando por um processo de transformação caracterizado pela especulação imobiliária na área central, onde há um adensamento cada vez maior de uma classe média/alta que se estabelece nos chamados “condomínios clube” e que, por sua vez, acaba atraindo a alocação de serviços e equipamentos públicos para aquela região. Como consequência, a população de mais baixa renda (dependente, portanto, majoritariamente do transporte público coletivo) é obrigada a se estabelecer em áreas geograficamente mais afastadas, marcadas pela escassez desses serviços e equipamentos.

No contexto das PCD, esses fatores representam mais um agravante. Além das dificuldades inerentes à sua condição de deficiência – em particular quando esta se apresenta se apresenta em graus mais severos fazendo, inclusive, com que esses cidadãos dependam de um acompanhante para realizar suas tarefas cotidianas – aquelas que moram nas regiões distantes do Centro, e que dependem do transporte público para se locomover, esbarram no problema da insuficiência de serviços e da não de adequação dos espaços públicos aos parâmetros de acessibilidade determinados pelas normas técnicas. Essa conjuntura faz com que esses indivíduos fiquem condicionados a uma quase completa situação de imobilidade socioespacial tendo, assim, seu direito à cidade cerceado.

As políticas públicas se inserem como um instrumento indispensável na tentativa de mitigar esses problemas e equilibrar a balança para esses cidadãos, especialmente para aqueles que se encontram em situação de vulnerabilidade social. É possível observar que Nova Iguaçu tem avançado na direção das políticas inclusivas ao longo dos últimos 30 anos e o próprio Plano Diretor Municipal de 2011, instituído pela Lei Municipal nº 4.092/2011, traz uma série de medidas a serem adotadas para viabilizar a acessibilidade e a inclusão das PCD nas vias, espaços, equipamentos e transportes públicos. Porém, mais de uma década após sua promulgação, diversas proposições constantes no documento ainda não foram concretizadas (pelo menos, não por completo), cabendo citar como exemplo o Inciso XII do Artigo 8, que fala da “garantia de acessibilidade para

as pessoas com deficiência e com locomoção reduzida em todos os espaços de uso público” (NOVA IGUAÇU, 2011, s.p.), e o Inciso I do Artigo 121 que versa sobre “Garantir o atendimento a todos os moradores pelo serviço municipal de transporte coletivo” (NOVA IGUAÇU, 2011, s.p.).

Diante dessa breve exposição, o artigo tomará como recorte geográfico o município de Nova Iguaçu, localizado no Estado do Rio de Janeiro e integrante de duas importantes regiões: a Baixada Fluminense e a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), fazendo fronteira com os municípios de Belford Roxo, Mesquita, Duque de Caxias, Japeri, Miguel Pereira, Queimados, Seropédica e Rio de Janeiro, conforme Figura 1.

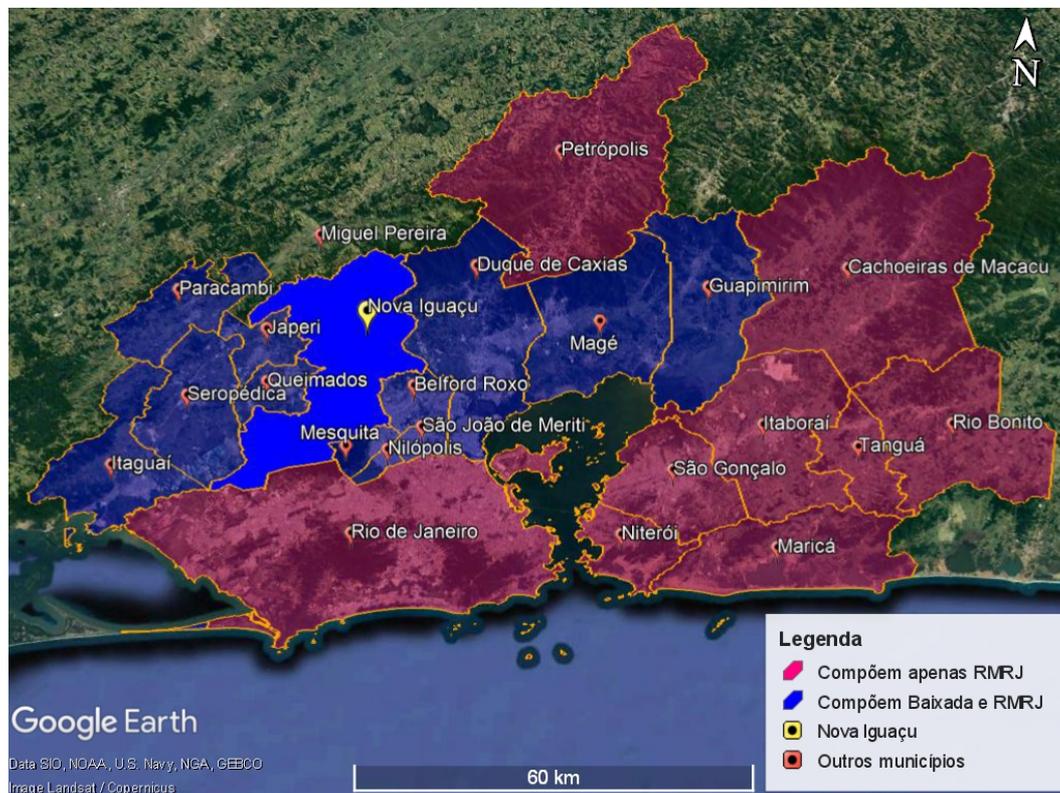


Figura 1. Nova Iguaçu, no contexto da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e Baixada Fluminense, destacado em azul (fonte: Souza Filho, 2022. p. 90)

De acordo com dados do Censo 2010 o município possuía, naquele ano, uma população de 796.257 pessoas, com estimativa, para 2021, de 825.388. Tendo por referência o levantamento do Censo, do total da população, 195.684 respondentes afirmaram possuir alguma deficiência, o que representa aproximadamente 25% da população total potencialmente demandante de algum tipo de auxílio para se locomover e/ou realizar suas tarefas diárias com facilidade e autonomia. À época, o Censo considerou quatro categorias de deficiência: física, visual, auditiva e mental/intelectual.

Segundo dados obtidos pela Pesquisa de Informações Básicas Municipais de 2020 (MUNIC 2020) também realizada pelo IBGE, dentre os serviços de transporte público coletivo presentes em Nova Iguaçu, foi possível constatar a existência de ônibus, trens, vans e kombis. Visto que a principal função do trem é realizar o transporte de passageiros até a capital metropolitana – isto é, a maioria dos iguaçuanos utiliza o transporte ferroviário para realizar deslocamentos intermunicipais, sobretudo em direção ao município do Rio de Janeiro – e que as vans e kombis são classificadas como transporte alternativo, o ônibus se revelou como o principal meio de transporte coletivo de passageiros operando no âmbito intramunicipal (escala de análise em foco). Ainda de acordo com o Censo 2010, o município possuía, naquele ano, um quantitativo de 1.758 ônibus, além de 1.763 micro-ônibus, totalizando 3.521 coletivos os quais, em grande parte, servem a população

diariamente e são distribuídos em diversas linhas, operando também nas escalas intermunicipal e interestadual.

Frente a essa contextualização, o problema de pesquisa considerado baseia-se na identificação dos desconexos existentes entre o estabelecido nos dispositivos legais, ou seja, o que é determinado pelas Leis e normas técnicas, e o que é percebido pelas pessoas com deficiência, que utilizam o transporte público coletivo intramunicipal. A resposta para o problema foi pautada, acima de tudo, pelos resultados obtidos com a aplicação dos questionários, de modo a evidenciar a opinião das PCD que vivenciam a cidade e utilizam os serviços de ônibus intramunicipal.

A metodologia foi embasada em revisão bibliográfica, análise documental e levantamento de dados e aplicação de questionários. Isto posto, o primeiro método foi utilizado para o estudo e a discussão dos conceitos de mobilidade urbana, acessibilidade e direito à cidade, os quais compõem o arcabouço teórico do presente artigo. O segundo método foi utilizado, em suma, para a análise e exposição descritiva do aparato legal e normativo mencionado, onde foram incorporadas ao debate tanto as principais leis promulgadas nas esferas federal, estadual e municipal quanto as normas técnicas NBR 9050 (trata sobre acessibilidade de um modo geral) e NBR 14022 (apresenta parâmetros de acessibilidade no transporte coletivo). Por fim, o levantamento de dados foi utilizado na etapa de aplicação dos questionários, que trouxeram 35 perguntas divididas em quatro seções: dados básicos, caracterização do participante, indicadores socioeconômicos e indicadores sobre o ônibus intramunicipal, sendo destacadas aqui apenas as respostas que compuseram a última seção. Com isso, utilizou-se dois critérios para selecionar os participantes: ser PCD ou responsável legal por PCD e ser morador de Nova Iguaçu.

A aplicação dos questionários durou pouco mais de um mês, se iniciando no dia 24/03/2022 e terminando em 04/05/2022, sendo este divulgado sobretudo por redes sociais e por e-mail. Em termos estatísticos, os dados foram tratados com a abordagem descritiva e a amostra pode ser caracterizada como não probabilística e não estratificada. Ressalte-se que o acesso à dispositivo conectado à internet (condição para participar da pesquisa) foi um importante limitador no volume de respostas obtidas.

Para o cálculo da amostra, tomou-se como base o número de pessoas com deficiência estabelecidas em Nova Iguaçu registrado pelo Censo Demográfico 2010, isto é, aproximadamente 196.000 indivíduos. Para essa população, considerou-se um grau de confiança de 90% e uma margem de erro de 10% e, utilizando a ferramenta de cálculo on line SurveyMonkey, chegou-se a um total de 69 pessoas que precisariam ser entrevistadas. Contudo, obteve-se um máximo de aderência à pesquisa de 32 participantes. Desses, três respondentes não eram moradores de Nova Iguaçu e, portanto, de acordo com os critérios de participação pré-estabelecidos, foram desconsiderados. Assim, foram validadas 29 respostas que, para o universo estabelecido, correspondeu a um nível de confiabilidade de 80% e um erro amostral de 12%.

É preciso salientar que, apesar do principal instrumento da pesquisa ser digital, a pandemia prejudicou sobremaneira o processo de sensibilização dos respondentes, dado que a principal forma de acessá-los para divulgação da pesquisa foi por meio das instituições prestadoras de atendimento especializado às pessoas com deficiência no município.

Portanto, para além desta introdução, o artigo foi dividido em 5 seções. A primeira será dedicada a uma sucinta apresentação e discussão sobre os conceitos que nortearam a pesquisa: mobilidade urbana, acessibilidade e direito à cidade. A segunda seção será focada na apresentação e discussão das leis entendidas como importantes para o debate, ou seja, aquelas que versam sobre acessibilidade nos meios de transporte. A terceira seção apresentará, de maneira sumária, as normas técnicas que também compuseram o debate e serviram de referência para a identificação dos problemas associados à mobilidade e acessibilidade urbanas em Nova Iguaçu. Na quarta seção serão apresentados os resultados obtidos com a aplicação dos questionários, onde os mesmos serão comparados com as determinações legais e normativas. Finalmente, a quinta e

última seção será reservada às considerações finais, retomando-se os pontos mais relevantes do artigo e trazendo as principais conclusões.

2. Referencial teórico

No Brasil, é possível verificar a evolução no tratamento dado à pauta da mobilidade através do exame das políticas públicas direcionadas ao tema nos últimos trinta anos. Nessa perspectiva, a Constituição Federal de 1988 estabelece no inciso XX do seu Artigo 21 que compete à União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” (BRASIL, 1988). No entanto, apenas com a criação do Ministério das Cidades, em 2003, é que o tema ganhou maior relevância no âmbito das políticas públicas (SOUZA FILHO, 2022).

Tal fato motivou a discussão de uma proposta de projeto de lei que discorresse sobre o tema de forma mais abrangente e completa, ou seja, englobando outros modos de transporte além do rodoviário e os aspectos mencionados anteriormente, que já figuravam no debate internacional, como a inclusão social e a sustentabilidade (BRASIL, 2015). Oriundo dessas discussões, no ano de 2012, é sancionada a Lei n°. 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2015). Sob a ótica da referida Lei, mobilidade urbana é considerada a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). Também é importante sublinhar o primeiro e o terceiro princípios constantes no seu artigo 5º, que mencionam “acessibilidade universal” e “equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo” (BRASIL, 2012).

A partir dessa discussão, surgem variantes que relacionam o conceito com diferentes áreas do conhecimento, cabendo destacar aqui a “mobilidade inclusiva” que, de acordo com Falavigna, Rodrigues e Hernández (2017), deve ser pensada na perspectiva do direito à cidade, estando associada ao direito de ir e vir, garantido pela Constituição Federal de 1988, e ao conceito de acessibilidade.

Vasconcellos (2001) propõe uma definição que relacione mobilidade com o conceito de acessibilidade, de forma que a mobilidade passe a ser entendida como a facilidade de chegar aos destinos. Segundo o autor, este enfoque demanda duas análises: a da conexão entre a oferta do sistema de circulação (vias e veículos) e a estrutura urbana, como elementos interdependentes; e a da conveniência e da acessibilidade econômica dos meios de circulação, bem como da compatibilização entre o tempo disponível dos indivíduos e as horas de operação das atividades de destino das viagens. Nessa perspectiva, Vasconcellos (2001) conclui afirmando que este conjunto complexo de determinantes faz da acessibilidade um conceito muito mais abrangente do que o da mobilidade simples e o único capaz de capturar o padrão de deslocamentos – e da reprodução social – de forma conveniente.

Seguindo essa linha, acessibilidade relaciona-se à facilidade de alcance. Quando se diz que algo é acessível, normalmente significa que pode ser alcançado sem esforço ou, pelo menos, sem grande esforço. Isso pode ser associado a diversos aspectos da vida, o que abre precedente para que o conceito seja amplo e estudado por diferentes áreas do conhecimento. Tendo isso em mente, a abordagem utilizada sobre acessibilidade na presente pesquisa foi balizada por sua relação com a mobilidade urbana e com a inclusão social.

No âmbito da mobilidade urbana, a acessibilidade pode ser definida pela articulação entre transportes e o uso do solo. Por este ângulo, o planejamento da distribuição das atividades no espaço urbano, conciliado com o arranjo do serviço de transporte, poderá proporcionar maior facilidade de acesso às atividades, favorecendo a mobilidade sustentável e proporcionando melhoria nos indicadores qualitativos e quantitativos da localidade em questão.

Gomide (2003) afirma que a existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode impactar

em melhorias significativas para os mais pobres, que vão desde o acesso a serviços básicos (saúde, educação e lazer) até o aumento da disponibilidade de renda e tempo. Aqui o autor compartilha da visão de Vasconcellos (2001) quando fala em “acessibilidade”, ou seja, facilidade (inclusive sob o ponto de vista econômico-tarifário) de se atingir os destinos desejados.

Ao falar de “exclusão social” Falavigna, Rodrigues e Hernández (2017) explicam que o termo é mais amplo do que pobreza ou baixa renda, constituindo um conjunto de privações que afetam indivíduos ou comunidades. Somam-se, portanto, desemprego, baixo nível de educação, baixa renda, problemas de habitação e moradia, falta de saúde, presença de alguma deficiência, entre outros. Face a esses problemas, as pessoas em condição de exclusão têm maior dificuldade para obter emprego, justamente por se depararem com limitações durante sua busca, incluindo a hipossuficiência econômica para pagamento das tarifas. No tocante a isso, os indivíduos com melhores possibilidades de deslocamento poderão ter mais acesso a uma cobertura geográfica mais ampla de oportunidades. Desse modo, Souza Filho (2022) aponta que a acessibilidade limitada também limitará as escolhas e, sobretudo, as oportunidades.

Isto posto, quando se fala no oferecimento de um sistema de mobilidade urbana que viabilize o direito de ir e vir sem qualquer obstáculo fala-se também em inclusão social. Logo, considerando que essa é uma das questões que fazem parte do atual debate sobre mobilidade, julga-se que a aproximação do tema com o conceito de direito à cidade é inevitável e urgente.

Cunhado pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre, em 1968, o termo surge a partir de suas reflexões sobre os movimentos de luta por direitos civis que ocorreram na França naquela época. Notando que as cidades haviam se convertido no locus de reprodução das relações capitalistas, o autor defende que a resistência poderia constituir uma possibilidade criativa de superação desse modelo. Dessa maneira, em sua obra homônima, O direito à cidade, Lefebvre (1968) tece críticas à mesma estrutura opressora confrontada pelos protestos: a vida urbana regulada pelo cotidiano, despolitizada e monótona, percebida com maior intensidade pela classe operária, cujo o tempo é consumido pelo trajeto casa-trabalho. Frente a essa realidade esses indivíduos são impossibilitados de desfrutarem do lazer, dos encontros e das manifestações de desejos (INSTITUTO PÓLIS, 2020).

Nesse sentido, o direito à cidade não pode ser entendido como uma demanda por infraestrutura, equipamentos urbanos ou habitação social por si só. Esses “benefícios” podem muito bem ser proporcionados sem que nenhuma ruptura ocorra em relação ao modo de produção capitalista e, conseqüentemente, à maneira hierarquizante e segregadora como o espaço é (re)produzido e apropriado. O direito à cidade, portanto, não se confunde com uma política urbana estatal, com um projeto urbanístico ou com um marco legal específico, ainda que possa influenciar e estar parcialmente refletido nessas estruturas institucionais. Da maneira como foi concebido e proclamado, está mais para uma utopia orientadora da luta social do que como um direito propriamente jurídico [...] (INSTITUTO PÓLIS, 2020).

Ressalta-se, com isso, o caráter de luta inerente ao conceito. Mais do que uma série de políticas públicas ou o provimento de infraestrutura, esse direito se concretiza pela constante participação da sociedade no campo das reivindicações. Do contrário, esses mencionados “benefícios” poderão funcionar apenas como mais uma ferramenta do modo de produção capitalista para a reafirmação e manutenção das relações desiguais que configuram espaços hierarquizantes e segregadores.

O direito à cidade representa, portanto, o rompimento de uma realidade imposta por um processo de urbanização ditado pelo capital, onde impera a segregação e a desigualdade. Nesse sentido, é importante entender que essa luta não se resume ao acesso aos serviços públicos e, muito menos, se dá em caráter individual. Não se trata de um direito discricionário. É o direito de exercer a liberdade democrática, ou seja, a cidadania. Significa ter a possibilidade de participar da vida cidadina em todas as suas esferas: exercendo a criatividade, usufruindo dos espaços, festejando, habitando, transitando livremente, protestando, tendo acesso às oportunidades oferecidas, mudando e construindo a cidade. Trata-se do direito de participar, efetivamente, da construção e usufruto da cidade.

Desse modo, a única possibilidade para alcançar tal propósito é através da coletividade, pois esse é um direito de todos os cidadãos, independentemente de sua classe social, cor, gênero, orientação sexual, credo, condição física ou neurológica. Do outro lado desse embate, a hegemonia estabelecida pelo sistema capitalista – normalmente amparada pelo Estado – a todo tempo desenvolve mecanismos de controle social visando a supressão desse direito e o asseguramento de privilégios para grupos específicos, seja oferecendo falsos benefícios ou através da coerção. Sendo assim, reafirma-se novamente que a garantia do direito à cidade se dá, e sempre se deu, através da luta, no campo das reivindicações, muitas das vezes consubstanciadas e reconhecidas no âmbito legislativo.

[...] O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos (HARVEY, 2012, p. 74).

À vista disso, a mobilidade urbana deve operar na promoção desse direito. Entende-se que o gozo da cidade em todas as suas esferas passa pela liberdade de transitar livremente pelo ambiente urbano com autonomia, segurança e conforto, o que é possibilitado, dentre outras coisas, pelo provimento de infraestrutura e pelo planejamento de transportes. Na alçada dessa discussão, vimos que a acessibilidade pode ser definida pela facilidade de alcance dos destinos e das atividades. Dessa maneira, a mobilidade deve ser pensada de acordo com o uso e a ocupação do solo, optando-se por soluções que priorizem os modos não motorizados e os transportes públicos coletivos.

As políticas públicas têm desempenhado um importante papel na garantia de direitos para os cidadãos que se encontram em situação de vulnerabilidade social, contribuindo para a promoção da sua inclusão tanto nos espaços urbanos quanto nos transportes públicos, sendo estes fatores de especial relevância para as PCD. Cabe sublinhar, porém, que o Brasil é um país de proporções continentais e que, por consequência, cada região, estado e município avança em um ritmo diferente no que diz respeito à implementação dessas políticas em suas respectivas realidades. Em outras palavras, enquanto determinadas cidades se mostram como exemplo de inclusão e acessibilidade, outras ainda têm muito a melhorar nesse sentido, tal como Nova Iguaçu/RJ.

3. Marcos legais

Na presente seção discutem-se os principais marcos legais e normativos relacionados à acessibilidade nos meios de transporte, com ênfase nos modos coletivos.

3.1. Legislações federais

A constituição Federal de 1988 representa um marco legal de grande importância para toda a sociedade brasileira. Esse documento, conforme já apontado, determinou as bases para a criação de leis que contribuíram para a inclusão social de diferentes segmentos da população. Destaca-se, aqui, alguns trechos que tratam sobre as pessoas com deficiência, ficando registrado que, desde aquela época, já havia uma preocupação de tornar os espaços públicos e meios de transporte acessíveis para esses indivíduos.

Art. 227. [...] § 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência (BRASIL, 1988, s.p.).

No ano 2000 foram promulgadas as leis 10.048 (novembro) e 10.098 (dezembro). A primeira determina o atendimento prioritário para pessoas com deficiência, idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos. A segunda estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, através da supressão de barreiras nos

espaços públicos, edifícios, transportes etc. Importante mencionar a definição de “barreiras”, dada pela Lei nº 13.146/2015, seu artigo 3º, inciso 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, p.2).

No que diz respeito aos transportes, enquanto a Lei nº 10.048/2000 determina em seu artigo 5º que “as empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo” (BRASIL, 2000), a Lei nº 10.098/2000 faz referência às normas técnicas específicas e informa, em seu artigo 16, que os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecido nas mesmas. Uma destas normas é a NBR 14022 – Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros – que será apresentada com mais detalhes adiante.

Oriundo das lutas por direitos civis, outro importante marco legal na história brasileira é o Estatuto da Cidade, denominação oficial da Lei nº 10.257/2001. Conforme sua própria descrição, essa lei regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana e dando outras providências. O Estatuto representa uma das maiores conquistas no que se refere à garantia do direito à cidade, possuindo uma série de diretrizes voltadas para a promoção dos direitos básicos e da equidade social, onde o transporte aparece como um desses direitos:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura (sic) urbana, ao **transporte** e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; [...] (BRASIL, 2001, p. 1, grifo nosso)

No contexto da mobilidade urbana destaca-se a Lei nº 12.587/2012, a qual institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa lei versa sobre os mais diversos aspectos relacionados à mobilidade como acessibilidade universal, inclusão social, segurança, equidade de acesso, integração física, tarifária e operacional etc.

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município (BRASIL, 2012, p.1).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana também determina as atribuições dos municípios. No que concerne às diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana, a lei fala sobre o Plano de Mobilidade Urbana, um dos instrumentos criados para a efetivação da política de mobilidade. Resumidamente, a confecção do referido Plano é obrigatória para municípios que atendam a pelo menos uma das seguintes condições: possuírem mais de 20.000 habitantes; integrar regiões metropolitanas e/ou; integrar áreas de interesse turístico (praticamente, as mesmas exigidas como obrigatoriedade para confecção de planos diretores). Dentre as diretrizes que deverão ser contempladas nos planos de mobilidade consta, no inciso IV do artigo 24, a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

Contudo, a política pública que representa um dos marcos legislativos mais emblemáticos em termos de conquistas das PCD no Brasil, é o Estatuto da Pessoa com Deficiência, instituído pela Lei nº 13.146/2015. Dentre as leis aqui apresentadas, talvez esta seja a que possua a mais extensa gama de diretrizes, sendo destinada à promoção, em condições de igualdade, do exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania (BRASIL, 2015). Em seu capítulo X, que aborda o direito ao transporte e à mobilidade, o Estatuto da Pessoa com Deficiência estabelece 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, p. 12).

Ou seja, a acessibilidade não deve ficar restrita apenas aos veículos, mas deve se estender a todos os outros elementos que compõem o sistema de transporte coletivo: terminais, estações, pontos de parada, sistema viário e prestação de serviço. Sendo assim, não adianta um ônibus ser adaptado com plataforma elevatória, por exemplo, e seus pontos de parada serem inacessíveis. Ademais, o artigo 48 da Lei traz outras especificações sobre o transporte coletivo:

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 [...] (BRASIL, 2015, p.12).

Portanto, a Lei determina que o sistema de transporte coletivo deve ser acessível para todas as pessoas, contando não só com aparato físico, mas também informacional a exemplo do trecho que fala sobre o sistema de comunicação. Com isso, quando se fala em acessibilidade, outras limitações além das relacionadas à movimentação devem ser consideradas (auditiva, visual, intelectual etc.), sempre objetivando alcançar o maior número de indivíduos possível.

3.2. Legislações estaduais

No âmbito do Estado do Rio de Janeiro também foram destacadas as leis que pregam sobre acessibilidade nos meios de transporte público, a começar pela Lei nº 3.348/1999, que dispõe sobre o atendimento ao usuário portador de deficiência físico-motora pelo sistema concedido intermunicipal de transporte coletivo de passageiros por ônibus. Além de falar sobre a adaptação dos veículos que compõem as frotas, determinando que estes não tenham catraca e que disponham de degraus articulados, a lei também detalha como deverá ser composta a tripulação desses veículos: um motorista, um cobrador e um auxiliar, cabendo a este último prestar apoio ao usuário com deficiência nos momentos de embarque e desembarque do ônibus. Apesar da proposta ser boa, a figura mais comum de se encontrar na denominada “tripulação” do transporte público rodoviário carioca e fluminense é o próprio motorista (e apenas este). É recorrente se deparar com veículos circulando sem cobrador, quanto menos auxiliar, realidade que afeta o atendimento de todos os passageiros.

Em setembro de 2001 é instituída a Lei nº 3.650, que dispõe sobre o passe de transporte para as pessoas portadoras de deficiência e de doenças crônicas. A lei deixa explícito que o propósito da gratuidade (mediante apresentação do passe especial) é voltado para as pessoas que necessitam utilizar o transporte coletivo de passageiros para realizar tratamento médico continuado. Além da pessoa com deficiência, a gratuidade também se estende a um acompanhante, o qual não precisará apresentar passe especial.

Dois anos depois, o Governo do Estado sanciona a Lei nº 4.224/2003, cuja descrição e o texto são bastante parecidos com os da Lei Federal nº 10.098/2000. Assim como sua predecessora, a Lei 4.224/2003 também estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, através da supressão de barreiras nos espaços públicos, edifícios, transportes etc. Os trechos que discorrem sobre os veículos de transporte coletivo são idênticos quando se compara os dois documentos:

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas (BRASIL, 2000, p. 4).

Art. 12 – Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas (RIO DE JANEIRO, 2003, s.p.).

No ano de 2005, o Governo Estadual lança o chamado “vale social”, uma política de gratuidade mais abrangente tanto em termos de modais de transporte quanto em relação ao público contemplado. A lei que institui esse benefício é a 4.510/2005, que destina a isenção do pagamento da tarifa aos alunos do ensino fundamental e médio da rede pública estadual de ensino e às pessoas com deficiência e com doença crônica. A Lei também especifica que a isenção se estende aos transportes coletivos aquaviário, ferroviário e metroviário, aplicando-se não só ao transporte intermunicipal, mas também ao intramunicipal. Também é dito que a isenção será custeada diretamente pelo Estado, através de repasse de verba da Secretaria de Estado de Assistência Social e Direitos Humanos.

Mais recentemente, em 2016, foi lançada a Lei de Diretrizes para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, sob nº 7.329. A lei conta com um grande repertório de instruções que visam providenciar maior acessibilidade aos serviços básicos da sociedade pelas pessoas com deficiência como: saúde, educação, habilitação e reabilitação profissional, trabalho, cultura, lazer, justiça, dentre outros. Sobre os transportes, destacam-se os pontos que falam sobre a reserva de vagas de estacionamento e sobre a instalação de assentos para pessoas com deficiência nos terminais de transporte coletivo.

3.3. Legislações municipais

Na esfera do município de Nova Iguaçu, as legislações destinadas às pessoas com deficiência datam do início dos anos 1980. Percebeu-se que até o lançamento do Plano Diretor Municipal, em 2011, não havia sido implementada uma política, ou alguma proposta de política, abrangente no sentido de envolver ações articuladas pelos diferentes setores da administração pública municipal. Para o presente artigo, destacou-se as leis que versam sobre acessibilidade nos transportes e mobilidade urbana.

Em 1984, a prefeitura municipal instituiu a gratuidade nas passagens de ônibus aos excepcionais e seu acompanhante. A Lei que formaliza essa determinação é a 955/1984 e não traz definições sobre termo “excepcionais”. De acordo com os artigos 1º e 2º da Lei, entende-se que excepcional seria, de fato, a pessoa com deficiência pois, além de citar a figura do acompanhante, algumas PCD normalmente necessitam de tratamento clínico continuado e tem maiores dificuldades de acesso à escola.

Art. 1º - Fica concedida gratuidade nas passagens dos ônibus (coletivos) da área municipal aos excepcionais e seu acompanhante.

Art. 2º - A gratuidade está concedida, desde que comprovada que a locomoção seja em decorrência de tratamento clínico ou rara frequência escolar (NOVA IGUAÇU, 1984, s.p.).

Em termos de transporte público o município cria, ainda 1989, a lei 1.562 que determina a obrigatoriedade da circulação dos ônibus municipais durante as 24 horas do dia. O documento firma que, a partir das 22:00 horas, as empresas deverão manter em circulação um veículo no intervalo mínimo de 60 em 60 minutos até as 04:00 horas da manhã. Uma medida importante principalmente para aqueles que dependem do transporte público para chegar ao seu local de trabalho. Isso porque muitos moradores de Nova Iguaçu e de outros municípios da Baixada Fluminense desempenham suas atividades laborais no município do Rio de Janeiro e, para chegar a tempo, precisam embarcar na condução durante a madrugada.

Apesar dessas medidas, apenas em 2011 que uma lei mais abrangente em termos de ações do poder público foi lançada: o Plano Diretor Participativo da Cidade de Nova Iguaçu, instituído pela Lei Municipal nº 4.092 de 2011. O Plano traz em seu texto muitos objetivos e diretrizes para os

mais diversos temas relacionados à gestão da cidade, cabendo destacar aqui aqueles que versam sobre transporte, mobilidade urbana, inclusão de pessoas com deficiência e acessibilidade. O

Quadro 1 abaixo apresenta alguns desses trechos de forma esquematizada.

Quadro 1. Plano Diretor de Nova Iguaçu - Continua (fonte: Souza Filho, 2022, p. 66. Editado pelo autor.)

| Artigo | Texto do artigo | Inciso | Texto do inciso |
|--------|--|--------|---|
| 5 | A Política Territorial a ser desenvolvida pela Cidade de Nova Iguaçu deve estar fundamentada nos seguintes princípios: | III | direito à cidade para todos, compreendendo o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento básico, à infra-estrutura (<i>sic passim</i>), ao transporte, à mobilidade das pessoas com deficiência, aos serviços públicos, ao trabalho, ao lazer e à cultura; |
| | | IX | universalização da mobilidade e acessibilidade; |
| 8 | Nas políticas para o território do município deverão ser observadas as seguintes diretrizes: | XI | priorização do transporte coletivo público em relação ao individual na utilização do sistema viário principal; |
| | | XII | garantia de acessibilidade para as pessoas com deficiência e com locomoção reduzida em todos os espaços de uso público; |
| 9 | Os objetivos gerais e estratégicos da política territorial são: | VIII | estruturar a rede viária e articular o transporte coletivo, viabilizando o acesso de todos os cidadãos; |
| | | IX | promover a melhoria da articulação interna do território municipal, reduzindo o tempo e o custo do transporte e ampliando o acesso aos equipamentos públicos e ao emprego; |
| 18 | A Política Municipal de Meio Ambiente terá como objetivo preservar e recuperar as áreas de preservação ambiental e qualificar nesse aspecto, as áreas urbanizadas, em consonância com as políticas municipais de habitação, saneamento básico e infra-estrutura. | XIV | estimular a utilização dos meios de transporte público e dos meios de transporte não motorizado; |
| | | XV | implementar políticas de mobilidade urbana para reduzir a utilização dos modos rodoviários de transporte, em particular do transporte motorizado individual; |
| 19 | A Política Municipal para a Mobilidade terá como objetivos gerais: | I | priorizar o transporte coletivo, integrando os sistemas municipal e metropolitano, tornando-o mais racional e barato; |
| | | III | Garantir o transporte público coletivo em todos os horários, inclusive no noturno, com a frequência não inferior a 1(uma) hora necessária variável para cada horário; |
| | | IV | garantir condições adequadas de circulação de pedestres, ciclistas e a acessibilidade de pessoas com dificuldades de locomoção. |
| 105 | O Programa Circular em Nova Iguaçu tem como objetivo implementar as intervenções na área da mobilidade previstas neste Plano Diretor Participativo e detalhadas no Plano Municipal de Mobilidade, de modo integrado com as demais políticas públicas. | - | - |
| 106 | São diretrizes da Política de Mobilidade Urbana: | III | prioridade ao transporte coletivo na utilização do sistema viário; |
| | | V | Melhoria nas condições de circulação e de segurança dos pedestres e ciclistas, garantindo |

um percurso seguro, livre de obstáculos e acessível a todos os cidadãos;
incentivo às viagens não motorizadas;

VI

Quadro 1. Plano Diretor de Nova Iguaçu - Conclusão (fonte: Souza Filho, 2022, p. 66. Editado pelo autor.)

| Artigo | Texto do artigo | Inciso | Texto do inciso |
|--------|--|--------|---|
| 120 | Para o alcance dos objetivos da Política Municipal de Mobilidade, a gestão dos serviços de transporte coletivo deve-se obedecer às seguintes diretrizes: | I | Melhoria permanente da qualidade dos serviços; |
| | | X | garantia de acessibilidade universal ao sistema de transporte coletivo, em especial aos idosos e pessoas com necessidades especiais de locomoção, promovendo para este fim cursos de capacitação para motoristas e cobradores. |
| 121 | A política para universalizar o acesso aos serviços de transporte coletivo urbano compreenderá as seguintes ações: | I | Garantir o atendimento a todos os moradores pelo serviço municipal de transporte coletivo; implantar infra-estrutura e mobiliário urbano adequado para garantir a acessibilidade universal ao sistema municipal de transporte coletivo; |
| | | II | instituir programa de auxílio-transporte utilizando recursos orçamentários para subsidiar as tarifas do serviço de transporte coletivo urbano para famílias em situação de emergência; |
| | | III | estimular a utilização dos meios de transporte não motorizados; |
| | | IV | implantar infra-estrutura viária com prioridade aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados. |
| | | V | |

O curioso de se observar nesses trechos é que, diferente do que vinha sendo produzido pelo município nos anos anteriores, o Plano Diretor faz uma abordagem muito mais ampla, inclusive quando fala sobre as pessoas com deficiência. A partir dessa lei, entende-se que as políticas de acessibilidade passaram a ser direcionadas a todos os cidadãos, mas com especial atenção para as pessoas com deficiência. Ademais, ao falar sobre as políticas de mobilidade urbana, o documento considera não só os modos motorizados, mas também os não motorizados, como é o caso a bicicleta, o que demonstra uma preocupação com as questões associadas à sustentabilidade. Isso fica nítido, inclusive, no artigo 18 que trata da Política Municipal de Meio Ambiente.

É importante, porém, que se faça uma ressalva com relação ao Plano Municipal de Mobilidade, citado no documento, que ainda não foi elaborado pelo município mesmo sendo obrigatório, conforme estabelecido pela Lei Federal nº 12.587/2012. Mesmo assim, o Plano Diretor dá bastante enfoque ao tema da mobilidade, fato que representa um avanço nesse campo visto que, até então, não era um tema muito considerado pelo poder público municipal em seu aparato legislativo. Em síntese, apesar dessas políticas serem ambiciosas no sentido de prometerem melhorias, é necessário um esforço contínuo, tanto da prefeitura quando dos cidadãos iguaçuanos, para que sua concretização seja plenamente efetivada.

Em 2014, outra melhoria para as pessoas com deficiência de Nova Iguaçu foi instituída pela câmara municipal, trata-se da gratuidade no transporte público que também se estende aos

doentes crônicos por meio da Lei nº 4.438/2014. Diferentemente de outras leis, as quais eram específicas ao falar dos deficientes físicos, essa política de gratuidade considera as deficiências: física, auditiva, visual e mental, além de englobar os doentes crônicos. Assim como a Lei Estadual nº 4.510/2005, a concessão dessa gratuidade é justificada por motivos relacionados ao tratamento terapêutico dessas pessoas:

Art. 7º - O benefício da gratuidade de que trata esta Lei é concedida aos doentes crônicos com o objetivo de garantir os deslocamentos para tratamento terapêutico, devidamente comprovado, das pessoas portadoras das enfermidades acima mencionadas, e cuja interrupção possa acarretar risco à saúde ou agravamento do quadro clínico, e aos portadores de deficiência que necessitam de reabilitação ou tratamento especializado (NOVA IGUAÇU, 2014, p.2).

Fechando o rol de legislações municipais relevantes para o presente estudo, destaca-se a Lei nº 4.927/2021, que garante às mulheres com deficiência e idosos o desembarque fora dos pontos convencionais do transporte coletivo municipal, desde que respeitado o itinerário da linha, no período compreendido entre 22:00 e 05:00 horas.

A Figura 2 apresenta uma linha do tempo com os principais avanços no âmbito dos marcos legais abordados ao longo do período compreendido entre 1984 e 2021. Ressalta-se que antes mesmo da Constituição Federal, Nova Iguaçu já possuía uma lei que permitia a gratuidade para as pessoas com deficiência e seus acompanhantes.

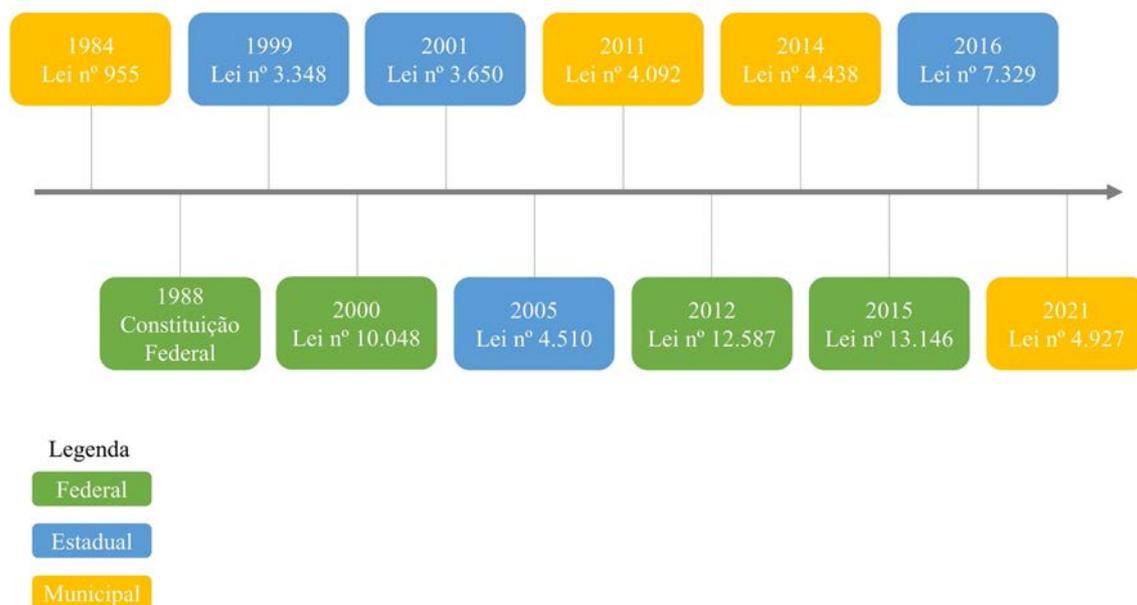


Figura 2. Linha do tempo com os principais marcos legais abordados (fonte: Souza Filho, 2022, p.72. Editado pelo autor.)

Com isso, encerra-se o conjunto de legislações selecionadas da esfera municipal. Apesar de algumas dessas políticas serem pontuais quanto à sua abordagem, elas provavelmente representaram algum progresso às épocas em que foram criadas, sem contar que as legislações dos níveis governamentais superiores também recaem sobre o município. Nesse sentido, o que é possível afirmar vivenciando-se a realidade de Nova Iguaçu é que, de fato, houve melhorias nos últimos anos, mas de acordo com o que está prometido no próprio Plano Diretor Municipal, ainda há muito a ser alcançado. A percepção das pessoas com deficiência a este respeito trazida, em parte, ao final deste trabalho, contribuirá para compreensão da dimensão do problema.

4. Normas técnicas

4.1. NBR 9050

A ABNT NBR 9050 é a norma técnica brasileira que fala sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, conforme seu próprio título. O documento foi elaborado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e está em sua quarta edição, a qual foi publicada em 2020. Tratando-se do tema “acessibilidade” é um dos documentos mais importantes produzidos em território nacional, senão o mais importante, por considerar em seus parâmetros de medida a utilização pela maior quantidade possível de pessoas independentemente de idade, estatura ou qualquer outra limitação de mobilidade ou percepção, preconizando, portanto, o conceito de Desenho Universal. Desse modo, a NBR 9050 não estabelece parâmetros específicos para pessoas com deficiência, mas sim para todas as pessoas, inclusive as com deficiência, visando tornar cada vez mais fácil o uso cotidiano dos elementos de que trata: edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Portanto, como a norma é bastante ampla, será sublinhado nesta subseção apenas dois pontos principais relacionados ao tema da mobilidade urbana: circulação de pedestres e pontos de embarque e desembarque do transporte público.

Relativamente à circulação de pedestres, a Norma fornece algumas recomendações importantes. As calçadas, por exemplo, devem contar três divisões: faixa de serviço, faixa livre ou passeio e faixa de acesso. A faixa de serviço é destinada ao mobiliário, canteiros, árvores e postes de iluminação e sinalização. A faixa livre será reservada exclusivamente à circulação de pedestres, devendo ser livre de qualquer obstáculo. A faixa de acesso, como o nome diz, é o espaço de transição da área pública para o lote, só sendo possível executá-la em calçadas com larguras maiores que 2,00m. A Figura 3 mostra as dimensões mínimas dessas faixas.

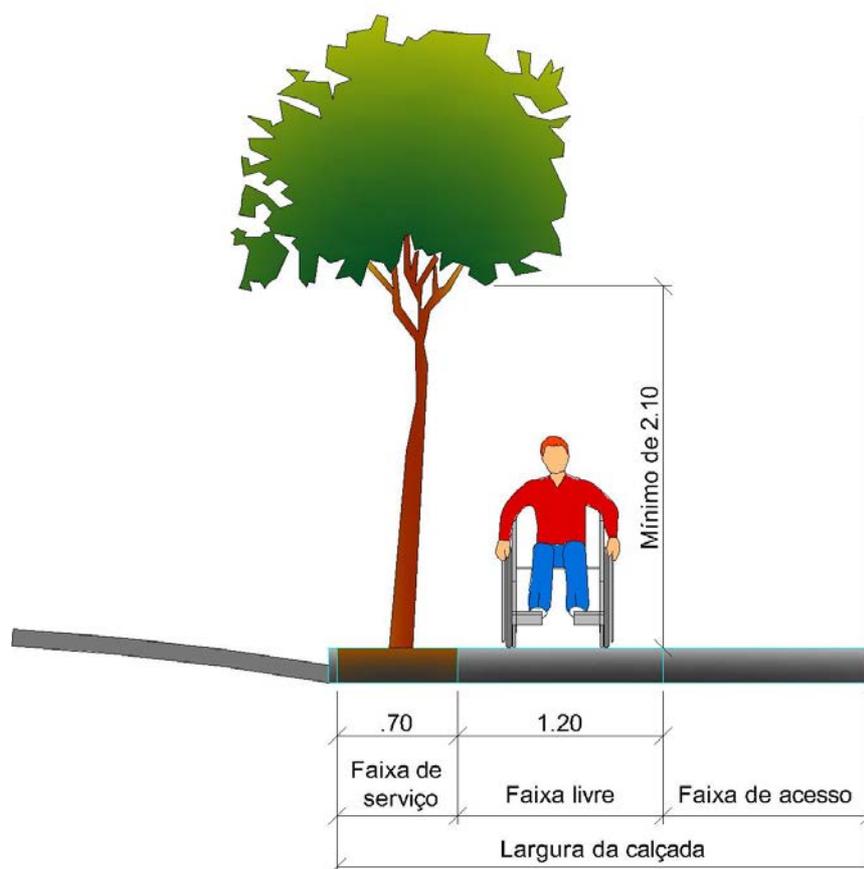


Figura 3. Faixas de uso da calçada: corte (fonte: elaborado pelo autor com base na NBR 9050 de 2020)

Além dessas dimensões, a norma diz que a inclinação transversal da faixa livre, visando o deslocamento autônomo, não poderá ser superior a 3% e sua inclinação longitudinal deverá sempre acompanhar a inclinação das vias lindeiras. Caso haja a necessidade de se realizar

quaisquer ajustes de soleira, estes deverão ser executados dentro dos lotes ou na faixa de acesso, caso a calçada possua essa faixa.

Com relação às recomendações as recomendações para os pontos de embarque e desembarque do transporte público, a faixa livre de pedestres deverá ser preservada (largura de 1,20m), portanto nenhum dos elementos da parada poderão interferir nesse espaço. Se houver assentos fixos e/ou apoios isquiáticos, deve ser garantido um espaço para pessoa em cadeira de rodas (PCR).

Apesar dessas determinações, a realidade iguaçuana é caracterizada por uma infraestrutura que é bastante insuficiente em termos de acessibilidade para PCD, sem contar que determinadas regiões do município sequer são dotadas desse aparato urbano. Os problemas mais comuns de se presenciar são a falta de padronização (inclinação, dimensionamento etc.) e manutenção nas calçadas e a obstrução dos passeios por carros estacionados, camelôs e outros obstáculos que dificultam o tráfego de pedestres. Desse modo, uma pessoa com deficiência possivelmente se deparará com alguns entraves no seu caminho ao transitar pelas ruas da cidade.

4.2. NBR 14022

A NBR 14022 de 2011 é a norma que estabelece parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros. Elaborada com base em uma versão mais antiga da NBR 9050, esse documento versa sobre a utilização do transporte coletivo pela maior gama de pessoas possível, seguindo os preceitos do Desenho Universal, assim como a própria NBR 9050. Essa é uma norma relativamente pequena se comparada com a apresentada anteriormente, mas discute diversos elementos que compõem o sistema de transporte coletivo, desde os pontos e terminais até a disposição das informações visuais nos veículos.

Para elementos como pontos de parada e terminais, a norma faz menção à NBR 9050, recomendando que sejam seguidos os parâmetros estabelecidos por ela. Portanto, será sublinhado apenas alguns pontos ditados especificamente pela NBR 14022, isto é, aqueles que se julgou mais importantes para se analisar a realidade de Nova Iguaçu.

Na seção da norma que fala sobre os veículos é dito que não pode haver nenhum tipo de obstáculo/impedimento técnico que dificulte a entrada ou saída para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Desse modo, para que um veículo seja considerado acessível ele deverá possuir uma das seguintes características: piso baixo (Figura 4 e Figura 5); piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque/desembarque (Figura 6); piso alto com plataforma elevatória veicular (Figura 7).

De acordo com a MUNIC 2020, a frota de ônibus de Nova Iguaçu constava como parcialmente adaptada para as PCD naquele ano, ou seja, há o risco desses indivíduos enfrentarem dificuldades ao embarcar em determinados momentos visto a não adequação integral da frota. Ainda segundo a pesquisa, das soluções listadas no parágrafo anterior, a única adotada pelo município é a instalação de piso alto com acesso por plataforma de embarque/desembarque. Entretanto, não é comum ver essa situação em Nova Iguaçu. Na realidade, o que mais se presencia são veículos com plataforma elevatória veicular.

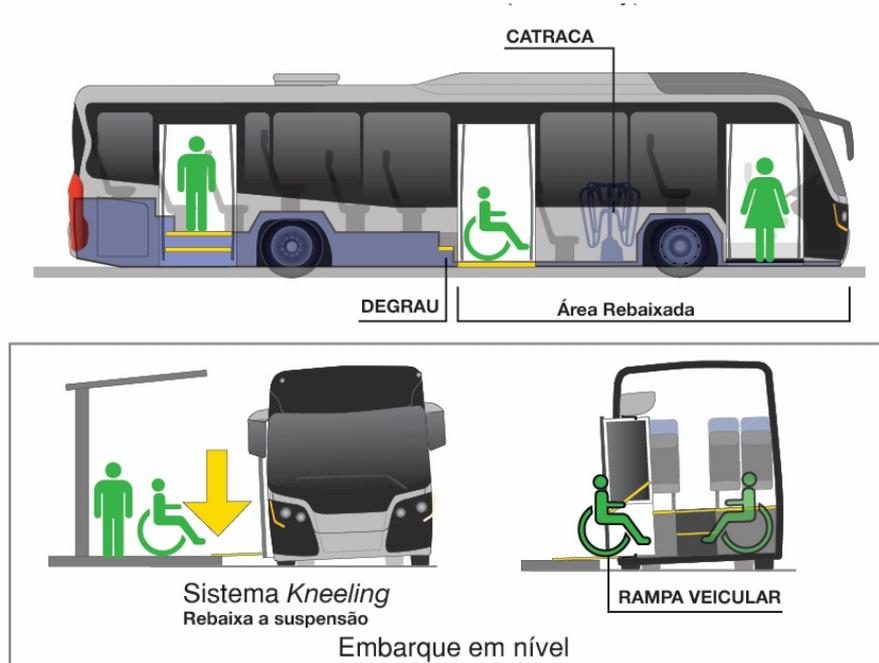


Figura 4. Veículo com piso baixo parcial (fonte: Souza e Botelho, 2017)

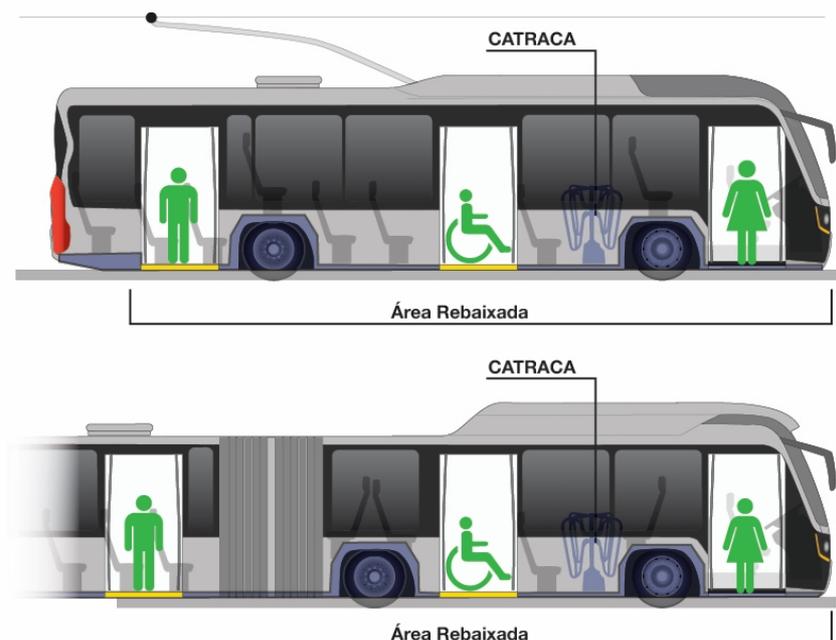


Figura 5. Veículo com piso baixo total (fonte: Souza e Botelho, 2017)

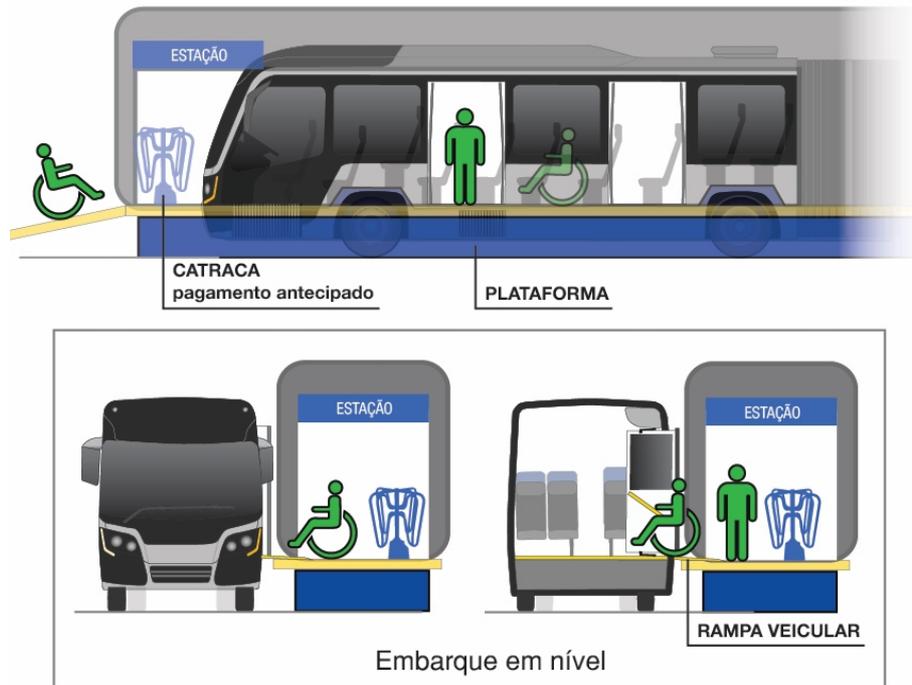


Figura 6. Veículo com piso alto e plataforma em nível (fonte: Souza e Botelho, 2017)

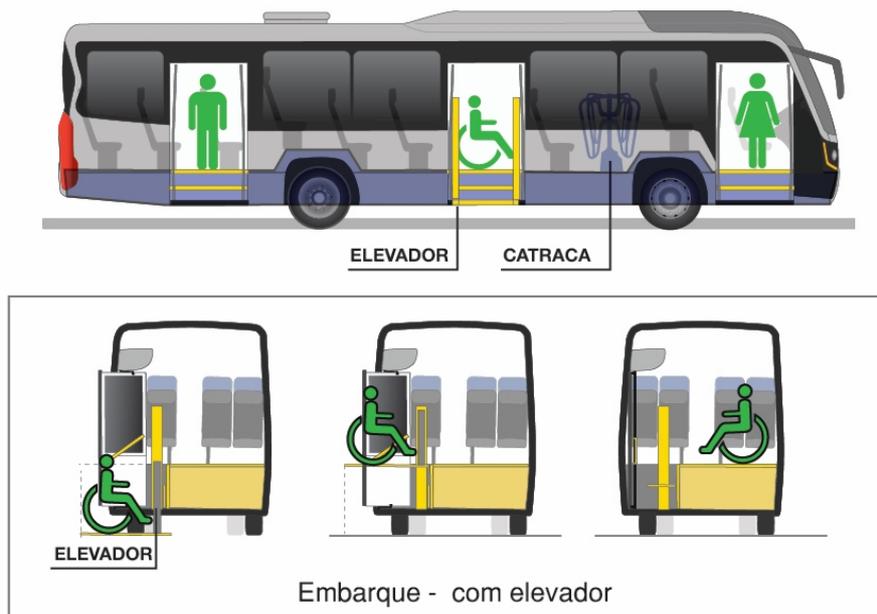


Figura 7. Veículo com piso alto e plataforma elevatória (fonte: Souza e Botelho, 2017)

A norma também fala sobre a reserva de assentos preferenciais e de área destinada à acomodação de cadeira de rodas e cão-guia. Nesse sentido o veículo deverá dispor de 10% de seus assentos disponíveis reservados para uso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, preferencialmente localizados próximos à porta de acesso e devidamente sinalizados. Em relação ao box para cadeira de rodas e cão-guia, o mesmo também deverá, preferencialmente, estar localizado próximo e defronte à porta de embarque/desembarque, de acordo com o posicionamento e as referências dimensionais pontuadas no documento.

Para além desses pontos, a NBR 14022 também fala sobre sistema de segurança para a pessoa em cadeira de rodas, iluminação do veículo, comunicação e sinalização. Sendo assim, o

documento representa mais um importante avanço em termos de promoção da acessibilidade e de inclusão de pessoas com deficiência no transporte público coletivo.

5. Resultados e discussões

Esta seção apresentará e discutirá parte dos resultados obtidos com a aplicação dos questionários para as pessoas com deficiência que residem em Nova Iguaçu a fim de trazer ao conhecimento sua opinião em relação ao serviço de transporte público coletivo composto por ônibus. Objetivando não estender demasiadamente o artigo, será dado enfoque apenas nos indicadores que tratam do ônibus intramunicipal deixando-se de lado, portanto, as questões que trataram sobre dados básicos, caracterização dos participantes e indicadores socioeconômicos.

5.1. Aspectos relacionados ao tipo de deslocamento, tempo gasto e custo das viagens

Primeiramente foi analisado o destino das viagens dos participantes. Nesse sentido, a maioria respondeu que a atividade que mais demanda utilização do ônibus é o tratamento/acompanhamento médico conforme mostra o Gráfico 1. Já o Gráfico 2 revela que 71% dessas pessoas precisa pegar mais de uma condução para chegar ao seu destino.

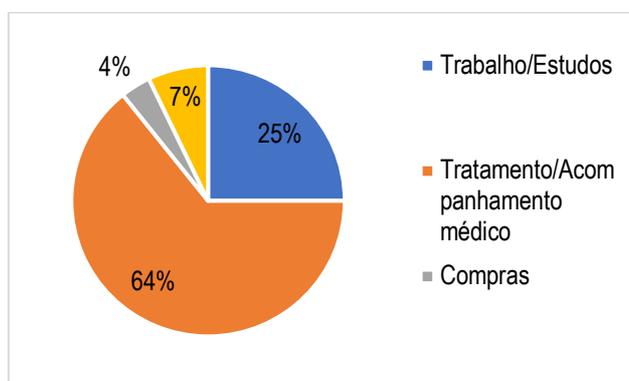


Gráfico 1. Destino dos participantes (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

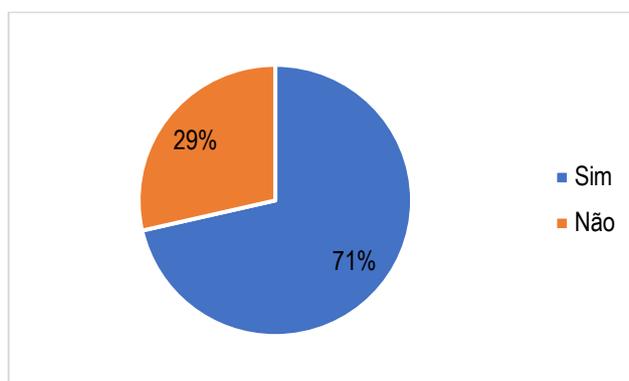


Gráfico 2. Necessidade de mais de uma condução para chegar ao destino (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

Em termos de frequência dos deslocamentos, 57% os realiza de 3 a 5 vezes na semana enquanto 11% o fazem de seis a sete vezes (Gráfico 3). Já em relação ao custo das viagens, as respostas ficaram bem divididas conforme ilustra o Gráfico 4, mas 32% declarou possuir gratuidade. Com relação ao tempo médio gasto para chegar ao destino foi revelado que quase metade dos participantes leva até 1h para finalizar a viagem (Gráfico 5), sem contar que a maior parcela deles precisa utilizar outros tipos de transporte, além do ônibus, para realizar seus deslocamentos de acordo com o Gráfico 6.

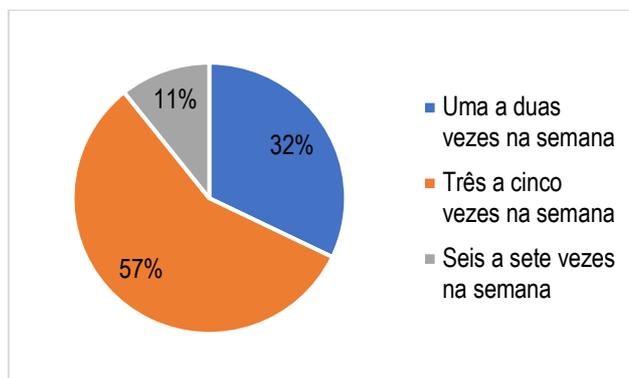


Gráfico 3. Frequência dos deslocamentos (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

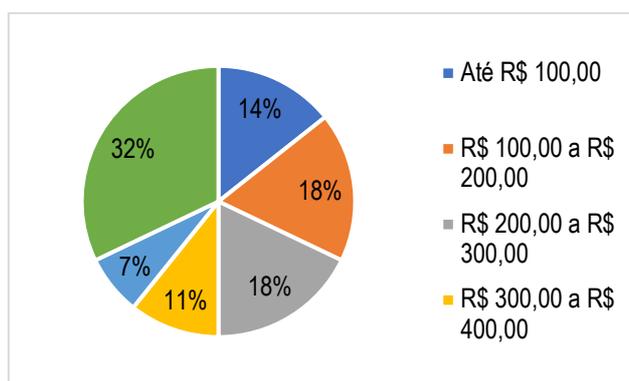


Gráfico 4. Gasto mensal com ônibus (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

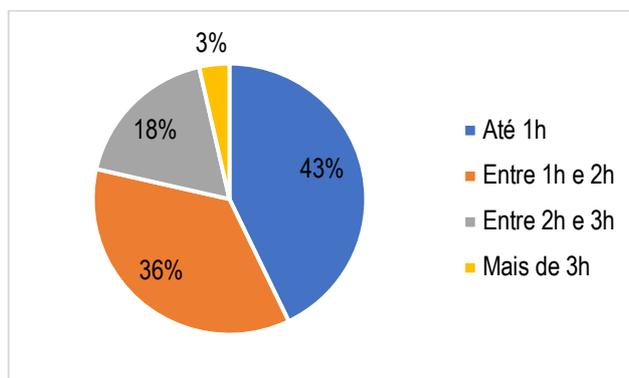


Gráfico 5. Tempo gasto para chegar ao destino (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

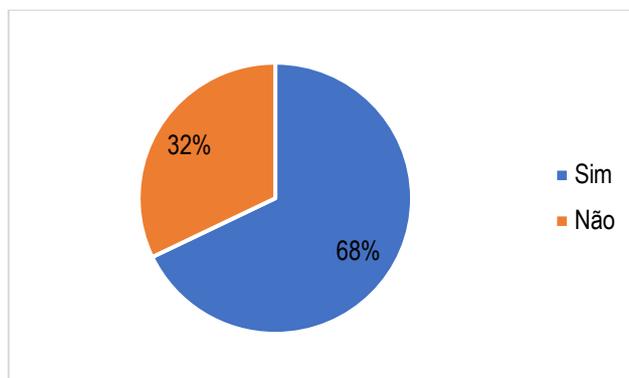


Gráfico 6. Necessidade de utilização de outros tipos de transporte além do ônibus (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

5.2. Aspectos relacionados à utilização do serviço e à infraestrutura dos veículos

O Gráfico 7 aponta que, quando questionados sobre a autonomia no ato de utilização do ônibus, a maioria respondeu que não consegue fazê-lo de maneira independente. Sobre a acessibilidade dos pontos de ônibus, o Gráfico 8 mostra que 75% dos entrevistados julgou como ruim a estrutura que lhes é oferecida. Com relação à adaptação dos veículos para o tipo de deficiência dos participantes, pouco mais da metade respondeu que a frota não é devidamente adaptada para suas limitações físico-sensoriais, como pode ser visto no Gráfico 9.

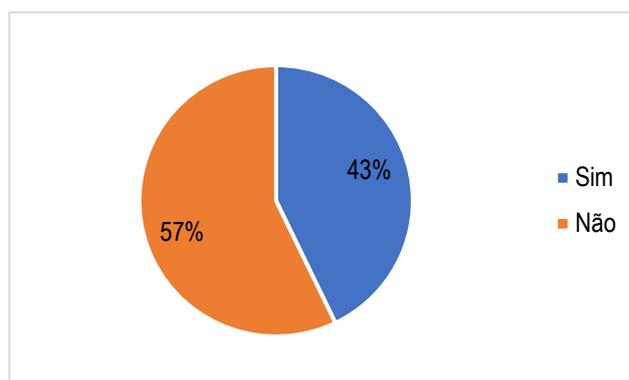


Gráfico 7. Autonomia na utilização dos ônibus (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

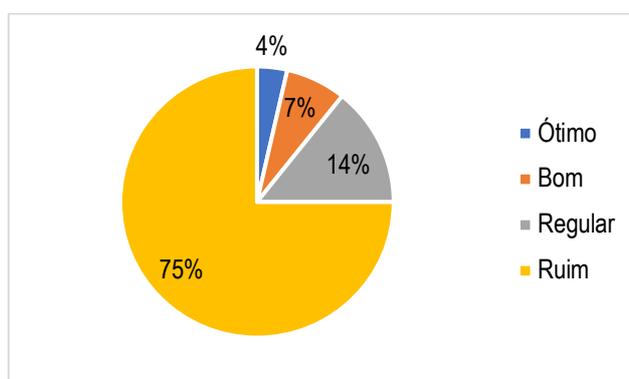


Gráfico 8. Avaliação dos pontos de ônibus quanto à acessibilidade (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

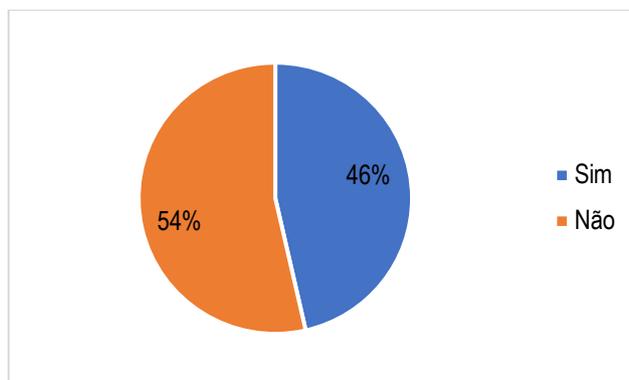


Gráfico 9. Adaptação dos veículos quanto ao tipo de deficiência (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

Também se perguntou sobre a utilização de plataforma elevatória para a realização de embarque/desembarque nos veículos (Gráfico 10). Sobre essa questão, 61% respondeu que não precisa utilizar esse equipamento para entrar e/ou sair dos ônibus. Contudo, quando aqueles que utilizavam a plataforma foram questionados sobre seu funcionamento, a maior parte afirmou que ela não está funcionando quando necessitam utilizá-la (Gráfico 11).

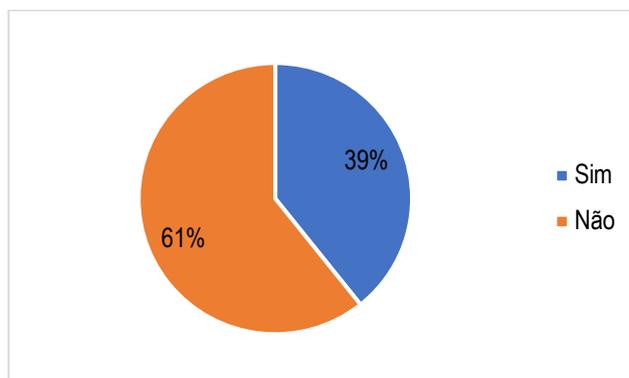


Gráfico 10. Utilização de plataforma elevatória para embarque/desembarque (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

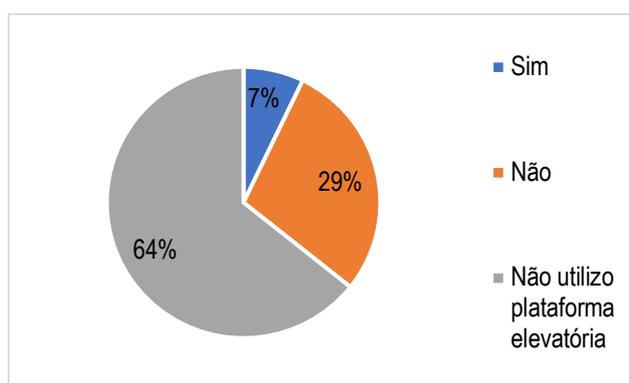


Gráfico 11. Funcionamento da plataforma elevatória (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

Com relação ao embarque, levantou-se a questão sobre possíveis incômodos por parte do motorista, cobrador e demais passageiros no momento de embarque dos respondentes. Sobre isso, 57% declarou que essas pessoas não costumam se incomodar com seu embarque no veículo (Gráfico 12). Mesmo assim, 43% respondeu que já sofreu algum constrangimento ao utilizar o ônibus (Gráfico 13).

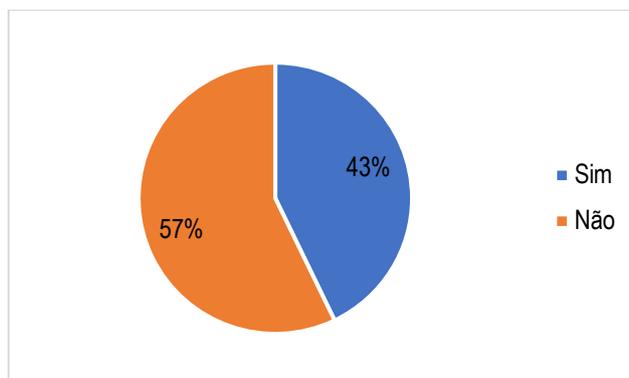


Gráfico 12. Possíveis incômodos por parte dos outros passageiros no momento do embarque dos participantes (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

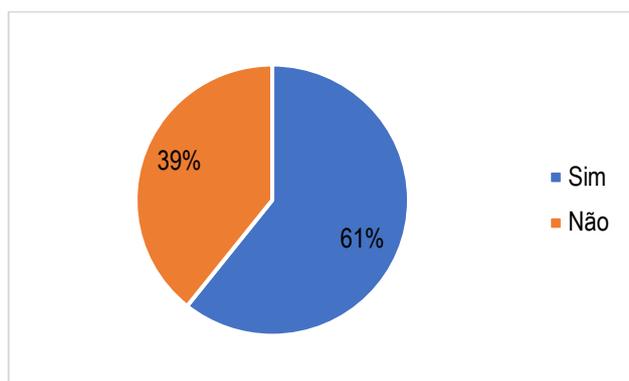


Gráfico 13. Constrangimentos sofridos pelos passageiros (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

Os entrevistados foram questionados sobre a estrutura dos ônibus que eles utilizam no que diz respeito ao piso, teto, catracas, sistema de refrigeração, segurança etc. (Gráfico 14). De acordo com o que pôde ser constatado, 50% julgou essa estrutura como regular e outros 46% julgou como ruim. No que concerne a suficiência do número de linhas em operação e horários de atendimento (Gráfico 15), a proporção foi parecida: 50% avaliou esse indicador como regular; 36% como ruim; e 11% como bom. Em ambas as avaliações, um número mínimo de participantes julgou os itens como ótimos correspondendo, respectivamente, a 4% e 3%.

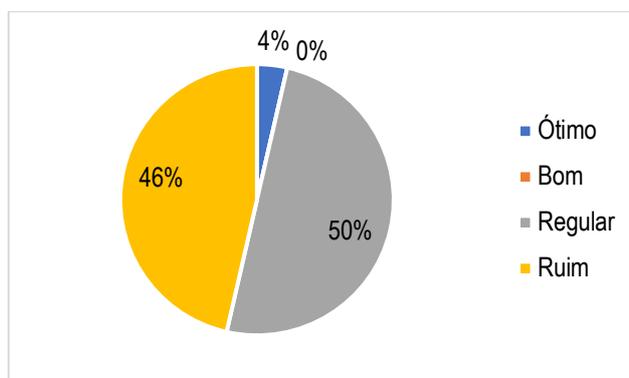


Gráfico 14. Avaliação da estrutura dos ônibus (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

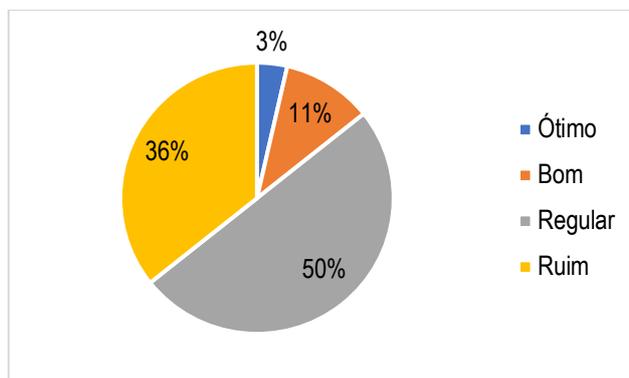


Gráfico 15. Avaliação sobre a suficiência do número de linhas e horários de atendimento (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

Buscando-se consolidar as afirmações que haviam sido feitas nas perguntas previamente apresentadas, os participantes foram interrogados sobre sua percepção em relação ao serviço de ônibus municipal no que tange à mobilidade e à inclusão social. Nesse quesito, o Gráfico 16 mostra que 54% do total avaliou de forma negativa a contribuição do serviço para a mobilidade e a inclusão social; outros 25% se mostraram indiferentes; e, por último, 21% avaliou essa situação de maneira positiva.

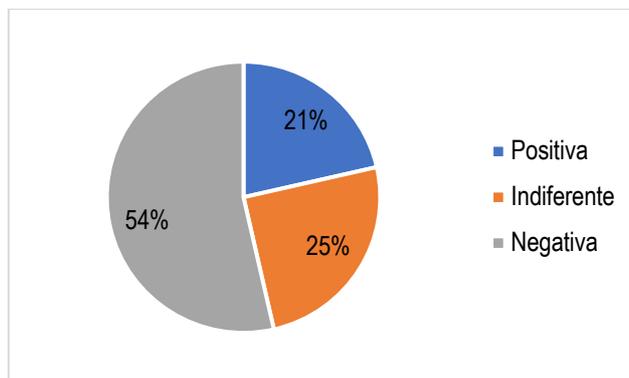


Gráfico 16. Percepção dos participantes sobre o serviço de ônibus (fonte: Formulários Google, editado pelo autor, 2022)

Como última parte do questionário, foi dada aos participantes a oportunidade de acrescentar mais algum comentário sobre o serviço de ônibus intramunicipal. Nesse sentido, as repostas se mostraram variadas, mas a maioria relatou algum problema relacionado ao serviço. Destaca-se abaixo alguns comentários transcritos na íntegra. Apesar de alguns erros de português (mero detalhe), é possível entender perfeitamente o que os respondentes quiseram expressar. Como a pesquisa não exigiu identificação por nome, inseriu-se apenas a expressão “participante da pesquisa” nas citações.

Eu uso muletas e o motorista não desce o elevador, só que eu NÃO consigo me puxar para subir. Sou direcionada para o lugar dos cadeirantes, o banco do acompanhante não é seguro para mim, não tenho equilíbrio. Os elevadores nem sempre funcionam (PARTICIPANTE DA PESQUISA, 2022, s.p.).

Elevadores quebrados, falta de manutenção, as vezes má vontade do motorista (PARTICIPANTE DA PESQUISA, 2022, s.p.).

Os ônibus são sempre lotados em horários de pico. Não é a minha situação mas esse fato pode prejudicar um cadeirante, por exemplo. Talvez, um aumento da frota nesses horários em direção às localidades que possuem mais demanda ajudaria a reduzir este problema (PARTICIPANTE DA PESQUISA, 2022, s.p.).

E muito dificio para tirar o passe livre, eu nunca consigo tirar o meu (PARTICIPANTE DA PESQUISA, 2022, s.p.).

Talvez um sistema de rampa mecânica funciona-se melhor e mais rápido além de mais barato, para embarque de cadeirantes (PARTICIPANTE DA PESQUISA, 2022, s.p.).

Diante dessas colocações fica claro que, além dos resultados apontarem que o serviço de ônibus intramunicipal tem muito a ser melhorado em prol da garantia da mobilidade, da inclusão e, obviamente, do direito à cidade, existem outras questões que extrapolam os pontos abordados no questionário. Um dos participantes, por exemplo, declarou que, mesmo não sendo cadeirante, precisa utilizar plataforma elevatória para realizar o embarque devido sua condição física. Outro afirmou ter dificuldade para tirar o passe livre, ou seja, mesmo que essa pessoa tenha um direito de gratuidade garantido por lei, ela enfrenta problemas para tomar posse desse direito.

Portanto, apesar da pesquisa levantar questões que revelam dados bastante representativos sobre o cotidiano das pessoas com deficiência que utilizam o serviço de ônibus intramunicipal, há uma série de outras situações que fazem parte da vida dessas pessoas e que também necessitam de atenção por parte do poder público. Nesse sentido, para que os direitos sejam respeitados e as políticas públicas efetivadas é fundamental que se preste também assistência através de um acompanhamento contínuo desses cidadãos.

6. Considerações finais

No Brasil, as políticas voltadas para as pessoas com deficiência podem ser detectadas nos três níveis governamentais: federal, estadual e municipal. Certamente, a quantidade de ações existentes nos níveis estadual e municipal irão variar de acordo com a localidade e com os interesses políticos dos gestores públicos envolvidos, mas, de modo geral, fica nítido que há uma preocupação dos governantes em desenvolver políticas que versam sobre a inclusão e a acessibilidade. No entanto, a concretização dessas ações demanda investimento, acompanhamento, fiscalização e boa vontade.

Dentro dessa temática, quando se analisa as políticas desenvolvidas pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro e pela Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu nota-se que, desde o final dos anos 1980, existe um interesse do poder público no que diz respeito à inclusão das pessoas com deficiência, pelo menos no plano legislativo. Nota-se também que, no decorrer dos anos, o debate sobre essa temática evoluiu, fato que pode ser comprovado examinando-se as políticas mais recentes, elaboradas, cada vez mais, no sentido de ampliar a participação das PCDs na vida em sociedade. Nesse segmento, o Plano Diretor Municipal de Nova Iguaçu é o instrumento que mais versa sobre a temática, com diversos trechos que falam sobre inclusão e acessibilidade nos meios de transporte e nos ambientes urbanos. Apesar do empenho oriundo da administração municipal, os resultados revelaram que ainda há muito a ser concretizado em Nova Iguaçu no sentido da promoção da acessibilidade, da mobilidade urbana e da garantia do direito à cidade para as pessoas com deficiência, em especial para aquelas que dependem do transporte público para se locomover pela cidade.

O desenrolar da pesquisa também viabilizou a constatação de que a maioria dos espaços públicos do município é marcada pela não adequação aos padrões normativos vigentes (quando comparados essencialmente com a ABNT NBR 9050), como vias, calçadas e pontos de ônibus. Tal situação dificulta a locomoção e o acesso da população a determinados recursos, principalmente aqueles concentrados no centro do município, como os hospitais de emergência e as próprias linhas de ônibus.

Os resultados obtidos com a aplicação dos questionários trouxeram ao conhecimento a percepção das PCD que dependem do serviço de ônibus municipal para realizarem seus deslocamentos. Os números indicam que a maior parte do público estudado está insatisfeita com o serviço. Fora os problemas relacionados a estrutura dos terminais de embarque/desembarque e dos próprios veículos que constituem a frota, os usuários são obrigados a lidar com situações constrangedoras como o incômodo por parte dos motoristas, cobradores e demais passageiros em certas situações. Sem contar com os momentos em que a plataforma elevatória, que deveria auxiliar no

embarque/desembarque, não está funcionando, o que o obriga a PCD a “se virar” para acessar o coletivo.

Considerando, portanto, todos esses fatores e as respostas dadas na última pergunta do questionário, pode-se afirmar que o serviço de transporte público coletivo municipal de Nova Iguaçu, atualmente, opera muita mais de modo contrário aos princípios que norteiam os debates sobre inclusão, acessibilidade, mobilidade e garantia do direito à cidade para as pessoas com deficiência do que em concordância com os mesmos. Ressalta-se, entretanto, que o fato do serviço existir e possuir uma frota parcialmente adaptada são fatores razoavelmente positivos e que devem ser levados em consideração. Porém, a questão aqui tratada não é só a existência, mas também a qualidade da prestação desse serviço dentro de todo o contexto que envolve o sistema de mobilidade urbana. Primeiramente, a PCD precisa conseguir acessar o ponto de embarque e, para isso, ela precisa de passeios públicos dotados de infraestrutura mínima que assegure sua caminhada. Além disso, é necessário que os veículos sejam equipados de um aparato que ofereça segurança e comodidade para essa pessoa durante a viagem. Não menos importante, esses mesmos parâmetros devem se aplicar ao trajeto entre o ponto de desembarque e o destino final.

Por fim, Nova Iguaçu é um município com grande potencial para fazer mais pela mobilidade urbana, principalmente no sentido da promoção da acessibilidade no transporte público e da garantia do direito à cidade para as pessoas com deficiência. O exame das políticas públicas permitiu a constatação de que o município tem uma preocupação nesse sentido, mas muita coisa que está no plano das ideias ainda precisa ser concretizada. Portanto, como proposições para um futuro próximo, sugere-se que o município ponha em prática as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Municipal e elabore urgentemente seu Plano de Mobilidade Urbana, buscando a construção de uma cidade mais justa, eficiente e igualitária, garantindo assim, o direito à cidade a todos os seus cidadãos.

7. Referências

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

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**, Rio de Janeiro, 2020.

BRASIL. Constituição de 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil - 1988**, Brasília, out 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 07 set 2021.

BRASIL. Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000. **Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências**, Brasília, nov 2000.

BRASIL. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. **Estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.**, Brasília, dez 2000.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**, Brasília, 10 jul 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 31 mai 2021.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**, Brasília, 03 jan 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 31 mai 2021.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. **Insitui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**, Brasília, jul 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 31 mai 2021.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana - SeMob, 2015.

FALAVIGNA, Claudio; RODRIGUES, Thiago G.; HERNÁNDEZ, Diego. Mobilidade inclusiva. In: PORTUGAL, Licínio da Silva (Org.) **Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano**. São Paulo: GEN LTC, 2017. Cap. 11, p. 219-242.

GOMIDE, Alexandre D. Á. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2003.

HARVEY, David. O direito à cidade. **New Left Review**, Londres, n. 53, p. 73-89, set 2008. Disponível em: <http://www4.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>. Acesso em: 21 mai 2021.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro. 2010.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Informações Básicas Municipais - 2020**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro. 2020.

INSTITUTO PÓLIS. Instituto Pólis. **o que é direito à cidade**, 2020. Disponível em: <https://polis.org.br/direito-a-cidade/o-que-e-direito-a-cidade/>. Acesso em: 07 ago 2021.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª. ed. São Paulo, SP: Centauro, 2011.

MOMENTIVE. SurveyMonkey. **Calculadora de tamanho de amostra**, 2022. Disponível em: <https://pt.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>. Acesso em: mai 2022.

NOVA IGUAÇU, Prefeitura Municipal. Lei nº 955, de 28 de dezembro de 1984. **Concede gratuidade nas passagens dos ônibus e dá outras providências**, Nova Iguaçu, dez 1984.

NOVA IGUAÇU, Prefeitura Municipal. Lei nº 1.562, de 12 de julho de 1989. **Cria obrigatoriedade de horário noturno nas empresas de transportes coletivos do Município de Nova Iguaçu e dá outras providências.**, Nova Iguaçu, jul 1989.

NOVA IGUAÇU, Prefeitura Municipal. Lei nº 4.092, de 28 de junho de 2011. **Institui o Plano Diretor Participativo e o Sistema de gestão Integrada e Participativa da Cidade de Nova Iguaçu**, Nova Iguaçu, jun 2011.

NOVA IGUAÇU, Prefeitura Municipal. Lei nº 4.438, de 19 de novembro de 2014. **Dispõe sobre a gratuidade no transporte público aos portadores de deficiência e aos doentes crônicos no âmbito do Município de Nova Iguaçu, e dá outras providências.**, Nova Iguaçu, nov 2014.

NOVA IGUAÇU, Prefeitura Municipal. Lei nº 4.927, de 12 de maio de 2021. **Institui no âmbito do município de Nova Iguaçu diretriz para o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana**, Nova Iguaçu, mai 2021.

RIO DE JANEIRO, Governo do Estado. Lei nº 3.348, de 29 de dezembro de 1999. **Dispõe sobre o atendimento ao usuário portador de deficiência físico-motora pelo sistema concedido intermunicipal de transporte coletivo de passageiros por ônibus e dá outras providências**, Rio de Janeiro, dez 1999.

RIO DE JANEIRO, Governo do Estado. Lei nº 3.650, de 21 de setembro de 2001. **Dispõe sobre a concessão pelo poder executivo de passe de transporte aos portadores de deficiência e de doenças crônicas de natureza física, mental ou psiquiátrica nos transportes**

administrados e/ou concedidos pela Secretaria de Estado de Transportes , Rio de Janeiro, set 2001.

RIO DE JANEIRO, Governo do Estado. Lei nº 4.224, de 25 de novembro de 2003. **Estabelece normas e critérios para a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências**, Rio de Janeiro, nov 2003.

RIO DE JANEIRO, Governo do Estado. Lei nº 4.510, de 13 de janeiro de 2005. **Dispõe sobre a isenção do pagamento de tarifas nos serviços de transporte intermunicipal de passageiros por ônibus do Estado do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, jan 2005.

RIO DE JANEIRO, Governo do Estado. Lei nº 7.329, de 08 de julho de 2016. **Institui, no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, a Lei de Diretrizes para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e dá outras providências.**, Rio de Janeiro, jul 2016.

SANTOS, Everaldo L. D. A Coexistência de Processos de Urbanização em Nova Iguaçu. In: ROCHA, André Santos da (org.) **Estudos Contemporâneos e (Re) Descobertas Histórico-Geográficas**. 1ª. ed. Duque de Caxias: ASAMIH, 2020. p. 75-91.

SOUZA FILHO, Vanderlan. **Próxima Parada Nova Iguaçu: (i)mobilidade, (in)acessibilidade e (ex)inclusão social urbanas no transporte público coletivo intramunicipal na percepção das pessoas com deficiência**. (Dissertação de Mestrado) Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas. Seropédica, p. 184. 2022.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade: Análise das políticas públicas**. 2ª. ed. São Paulo: Annablume, 2001.