

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da UFPI

III SINESPP

20 a 24
OUTUBRO
2020

SIMPÓSIO INTERNACIONAL SOBRE ESTADO, SOCIEDADE E POLÍTICAS PÚBLICAS
Democracia, desigualdades sociais e políticas públicas no capitalismo contemporâneo

EIXO TEMÁTICO 10 | QUESTÃO AGRÁRIA, URBANA E AMBIENTAL

POLÍTICAS PÚBLICAS E CIDADANIA: o acesso da pessoa com deficiência ao transporte público pelo serviço transporta em Manaus/AM

PUBLIC POLICIES AND CITIZENSHIP: the access of the persons with disabilities to public transport by the transport service in Manaus / AM

Gabrielle Chagas da Silva¹

Carolina Cassia Batista Santos²

Camila Fernanda Pinheiro do Nascimento³

RESUMO

Este estudo apresenta uma discussão acerca da mobilidade urbana da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida na cidade de Manaus, de forma a dialogar sobre as políticas urbanas e o acesso aos direitos fundamentais dessa população. O objetivo é caracterizar o perfil socioeconômico dos usuários do serviço Transporta, bem como identificar os desafios de acesso à cidade para uso de equipamentos coletivos. A metodologia da pesquisa consiste em levantamento bibliográfico referente ao tema e análise documental pertinente às políticas de transporte municipal. Com os dados da pesquisa, observou-se que parte expressiva dos usuários se encontra em extrema vulnerabilidade social e carece do serviço de modo permanente, do contrário, não consegue acessar a bens e serviços sociais para suprir suas necessidades, o que compromete qualidade de vida desse público.

Palavras-Chaves: Deficiência. Acessibilidade. Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

This study presents a discussion about the urban mobility of people with disabilities or reduced mobility in the city of Manaus, in order to

¹ Bacharel em Serviço Social pela Universidade Federal do Amazonas. E-mail: gabriellechagas.gc@gmail.com.

² Assistente Social, Doutora em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas-SP e Professora Adjunta da Universidade Federal do Amazonas. E-mail: carolinacassia@ufam.edu.br.

³ Mestranda em Serviço Social e Sustentabilidade na Amazônia. Pesquisadora do Grupo Interdisciplinar de Estudos Socioambientais e Desenvolvimento de Tecnologias Sociais na Amazônia - Grupo Inter-Ação. E-mail: camilanasascimento.seso@gmail.com.

discuss urban policies and access to the fundamental rights of this population. The objective is to characterize the socioeconomic profile of the users of the Transporta service, as well as to identify the challenges of accessing the city for the use of collective equipment. The research methodology consists of a bibliographic survey related to the theme and documental analysis pertinent to municipal transport policies. With the research data, it was observed that a significant part of the users is in extreme social vulnerability and lacks the service permanently, otherwise, they cannot access social goods and services to meet their needs, which compromises quality of life. that audience.

Keywords: Deficiency. Accessibility. Urban Mobility.

INTRODUÇÃO

Discussões pertinentes a categorias como deficiência, acessibilidade e mobilidade são ainda muito recentes no cenário nacional e enfaticamente no cenário regional. Abordar essas temáticas é essencial para problematizar o acesso a bens e serviços coletivos oriundos da deficiência vivenciada por esse público. A questão do planejamento urbano também entra em pauta, uma vez que este instrumento implica regras de circulação e permanência nos espaços urbanos.

Nessa perspectiva, debater sobre a mobilidade urbana via transporte público dessa população faz-se imprescindível, visto que em muitos casos, o transporte coletivo é o único meio que possibilita o acesso aos serviços de atenção à pessoa com deficiência, por exemplo, atendimentos de saúde (consultas, fisioterapia, acesso à medicação, etc.), acesso a atendimentos assistenciais e previdenciários, entre outros serviços ligados ao bem-estar e à qualidade de vida.

Para Magagnin (2008), o planejamento urbano e de transporte estão intrinsecamente interligados, remetendo à ideia de que o mau planejamento desses aspectos reflete na qualidade de vida da população. Na mesma linha, a autora explicita que: “a cidade é um sistema que possui várias inter-relações, ou seja, a alteração de uma parte deste sistema, pode gerar impactos em outras partes do mesmo” (MAGAGNIN, 2008, p.6). Logo, entende-se que a mobilidade urbana envolve o planejamento urbano associado ao crescimento das cidades e a disponibilidade de transporte para a população (BARBOSA, 2016). Para esta autora, a mobilidade urbana

está relacionada à acessibilidade, ao direito e à necessidade de locomoção que as pessoas têm para a realização de suas atividades cotidianas.

Em Manaus, de modo a atender as legislações municipais relativas à inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no transporte, uma pesquisa realizada em 2017 aponta que pelo menos 75% dos transportes coletivos do município possuem rampas de elevação para transportar cadeirantes (SOUZA, 2017; IMMU, 2016). Mas, apesar desses avanços consideráveis no quesito transporte, as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida cotidianamente confrontam-se com outros tipos de desafios, como exemplo, o de permanecer em meio aos espaços urbanos limitadamente adaptados às diversidades.

À vista disso, o Relatório Mundial sobre a deficiência da Organização Mundial de Saúde (OMS) (2011, p. 4), exprime que o ambiente de uma pessoa tem um enorme impacto sobre a experiência e a extensão da deficiência. Ambientes inacessíveis criam deficiência ao criarem barreiras à participação e inclusão.

A implementação de uma sociedade para todos implica na garantia de acessibilidade em todos os seus aspectos. Dessa forma, compreende-se que uma cidade sem barreiras é uma cidade onde os preconceitos foram minorados (GOMES & FRANCISCO, 2008 p. 2).

Em síntese, nos espaços urbanos, são exemplos de barreiras arquitetônicas a ausência de passarelas, plataformas, corrimão ou mesmo pisos adaptados, etc. Para Almeida *et al* (2013, p. 3), a acessibilidade, por sua vez, propõe a circulação de diferentes pessoas no contexto urbano, independentes da condição física ou financeira.

Destarte, esta pesquisa concentrou-se no campo de Serviço Social instaurado na Divisão de Atendimento Social (DVAS) do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU)¹, situada em Manaus, onde realizou-se Estágio Supervisionado (I, II e III) do curso de Serviço Social da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Reitera-se ainda que dada pesquisa compartilha dados com o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) e com o projeto de Iniciação Científica PIBIC, assim sendo, conta com a colaboração de mais autores no desenvolvimento da pesquisa.

¹ Em 07 de maio de 2019, acordado com a Lei n° 2.428 prevista na LOMAN, a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos foi incorporada ao órgão gestor de trânsito da cidade: ManausTrans, assumindo, por conseguinte, a titulação de Instituto Municipal de Mobilidade Urbana.

Por fim, almeja-se com este estudo aprofundar as discussões sobre o tema à nível nacional, incluso evidenciar as problemáticas encontradas de modo que a gestão pública municipal as reconheça e as equacione.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A prescrição da pesquisa deu-se *in loco*, no Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU), onde pôde-se acessar as fichas de cadastro e planilhas de controle do serviço Transporta. Para a complementação da pesquisa documental, dados dos relatórios e do diário de campo elaborados por esta pesquisadora ao longo do estágio, possibilitaram uma abordagem quanti-qualitativa.

De modo a contextualizar, o IMMU tem como algumas das atribuições o planejamento e articulação de serviços voltados para a inclusão das diversidades no transporte público. O transporte urbano, por sua vez, é um dos responsáveis pela mobilidade, circulação e locomoção social, e é nesse contexto que se fazem fundamentais os serviços prestados pelo instituto, pois, o Serviço Social que atua na DVAS conhece as demandas do grupo e da crescente taxa de imobilidade humana.

Nessa lógica, os serviços, em foco, mediados pelo órgão visam a efetivação do direito à mobilidade através da regulamentação da gratuidade/isenção de pagamento de tarifas de transportes coletivos urbanos da população estudada, conforme as normas descritas no Art. 261 da Lei Orgânica do Município de Manaus - LOMAN. A gratuidade é controlada através do Passa Fácil (cartão), o qual identifica os dados e as especificidades dos usuários através do sistema utilizado pelo IMMU. O benefício tem como finalidade a promoção do acesso às redes de saúde pública para fins de tratamento, entre outros serviços de necessidade.

Outro serviço articulado pelo órgão é o serviço de transporte Porta a Porta (veículo adaptado), denominado Transporta, instituído através da Lei n. 2.184 de 28/12/2016. Transporta destina-se a conduzir estritamente pessoas deficientes e/ou doentes crônicos com restrição de mobilidade severa impossibilitadas de utilizar o transporte público convencional, cuja locomoção restringe-se às atividades de reabilitação e tratamento de saúde. Com isso, o Transporta “é um sistema criado na busca de soluções para a mobilidade e acessibilidade do grande número de deficientes que necessitam utilizar o transporte público” (CRUZ & PAULA, 2014, p. 25).

Os estudos teóricos atrelados as pesquisas bibliográficas deram início a fundamentação da pesquisa, cujas principais fontes se sucederam entre livros, artigos e teses, ambicionando por meio de autores marxistas discutir as relações de desigualdades de acesso à cidade associadas ao fator econômico. Ademais, verificou-se também as legislações pertinentes às políticas públicas de transporte no âmbito federal e municipal. O levantamento das legislações especificadas deu-se por meio do diário municipal de Manaus, bem como fez uso do site oficial do Planalto.

A última etapa da pesquisa concentrou-se na criação de uma tabela em Programa *Excel* para organizar os materiais coletados em campo, dividido entre categorias como: ano de nascimento, grau de escolaridade, sexo, estado civil, tipo de restrição de mobilidade, auxílio financeiro e tipo de moradia (os quais serão apresentados no desenvolvimento do estudo).

Para a identificação do perfil, foram analisadas por meio de uma planilha de EXCEL, 489 cadastros, sendo estes o universo do estudo. Obteve-se como critério de inclusão, usuários ativos no ano de 2018, uma vez que os dados se faziam concretos, impassíveis de alterações, portanto, o gráfico 1 tem como totalidade os 489 usuários citados. Para a análise das especificidades do perfil socioeconômico foram selecionadas para amostra um total de 36 fichas de usuários ativos da zona sul. O critério da escolha está atrelado à facilidade de analisar as fichas manualmente em um curto espaço de tempo, pois, apesar de existir uma tabela em *Excel* na instituição com os dados dos usuários, ela não apresenta algumas especificidades como: ano de nascimento, estado civil, renda, tipo de moradia, etc.

3 PONTUAÇÕES SOBRE AS POLÍTICAS URBANAS E O DIREITO À MOBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA EM MANAUS

Pires (2009) apresenta dois dados importantes levantados no início dos anos 2000, a ver que 80% da população brasileira vive em áreas urbanas, e, cerca de 60% das viagens motorizadas são feitas através de transporte coletivo público (PIRES, 2009; IBGE, 2000; ANTP, 2002). Nessa linha, a autora sinaliza que a extensão territorial e a centralização dos equipamentos urbanos justificam a necessidade de deslocamento através de transportes motorizados, privados ou não.

Dado contexto, a autora ressalva que as políticas de transportes são responsáveis por garantir a mobilidade, sendo condizentes com a possibilidade de acesso aos espaços públicos, de modo universal (PIRES, 2009). Em contrapartida, a renda é um dos elementos que interferem no modo de consumo do espaço urbano. A autora atenta:

Na maioria das grandes cidades, o processo contínuo de crescimento não foi acompanhado pela gestão metropolitana da rede de transporte, que, aos poucos, foi deixando de atender as necessidades de deslocamento de grande parte da população pobre (PIRES, 2009, p. 392)

É necessário ponderar que a pobreza não se refere unicamente à insuficiência de renda, mas que também envolve todas as privações de oportunidades dispostas na cidade, tendo nesse processo, a mobilidade como papel decisivo (PIRES, 2009).

No Brasil, a vigente Política Nacional de Mobilidade Urbana “foi iniciada com a aprovação do Estatuto das Cidades (em 2001) e consolidada com a criação do Ministério das Cidades (MCid) no ano de 2003” (MAGAGNIN, 2008, p. 10). Cabe acrescentar que, em primeiro de janeiro de 2019, na posse do Presidente Jair Messias Bolsonaro, o MCid foi fundido com o Ministério da Integração Nacional (MI), consolidando-se no Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR). O MDR é fundado sob o discurso de “adaptações para otimizar a administração de programas, recursos e financiamentos” sendo colocado ainda, no site do próprio MDR, que a pretensão da fundição é de integrar numa única Pasta “as diversas políticas públicas de infraestrutura urbana e de promoção do desenvolvimento regional e produtivo” (BRASIL, 2019).

Reitera-se que, a Lei 10. 257, de julho de 2001, denominada “Estatuto da Cidade”, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem comum, visando o bem-estar social e os demais direitos fundamentais previstos na Constituição (ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

Em Manaus, Souza (2017, p. 38), analisa que a lei tocante a gratuidade nos sistemas de transportes coletivos urbanos como direito à mobilidade urbana das pessoas com deficiência é mediada pela LOMAN, tendo a sua primeira edição promulgada em 05/04/1990 e pelo Decreto Municipal 1.128, de 29 de julho de 2011, sofrendo alterações significativas ao longo dos anos, buscando o aperfeiçoamento do regulamento na finalidade de atender às novas demandas e anseios da população.

Todavia, para mensurar a alta demanda desse público nos serviços pertinentes à gratuidade nos transportes coletivos em Manaus, os dados obtidos por Souza (2017) através da pesquisa de campo na SMTU (antes da nova organização da instituição), alerta que no primeiro semestre de 2016, um total de 10.644² usuários/solicitantes do benefício da gratuidade, diz respeito à deficientes físicos/pessoas com mobilidade reduzida de baixa renda, os quais representavam a segunda maior demanda do Passa fácil (SOUZA, 2017; IMMU, 2016).

Sem embargo, sabe-se que a precarização do sistema de mobilidade urbana afeta principalmente as pessoas em vulnerabilidade social que se utilizam desse complexo para exercício da socialização e para atendimento de suas necessidades, denotando deste modo, que dada precarização afeta duplamente pessoas com deficiência de baixa renda que necessitam de subsídios adaptados para a garantia de uma vida digna.

4 OS DESAFIOS E O PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTA

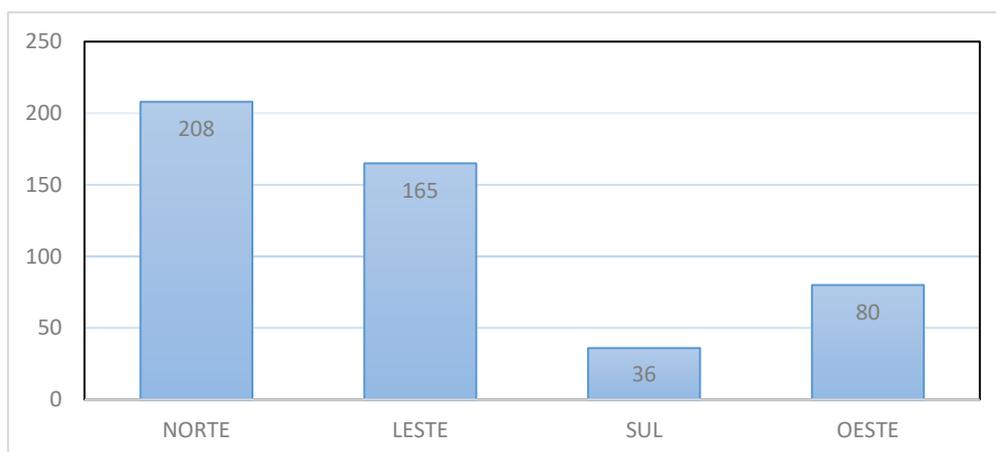
Analisar as condições socioeconômicas desse grupo contribui para a compreensão das formas de invisibilidade, segregação e exclusão social, e, ainda, para compreender como a desigualdade social afeta o acesso às centralidades da cidade para uso dos bens públicos como direito da população.

Em contexto nacional, segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), cerca de 24% da população possui alguma deficiência e, no que diz respeito à sociedade, é dever do Estado a proposição e articulação das políticas sociais de bem-estar social, sendo essas fundamentais para agregar a todos as mesmas oportunidades e enfrentamento da desigualdade social.

Contudo, o seguinte gráfico mostra como se dividem os usuários do Transporta por zona:

² Os resultados da pesquisa mencionada apontam que o órgão atendeu aproximadamente 35 mil pessoas no semestre analisado.

Gráfico 01 - Usuários distribuídos por zona:



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Denota-se a grande concentração destes nas regiões norte e leste, as quais pela dinâmica do processo de modernização da cidade, configuram-se como regiões periféricas, ora regiões desvalorizadas pelo mercado imobiliário. A periferia é caracterizada por zonas populares, de infraestrutura, saneamento e sistema de transporte precários. Além de ofertar serviços de baixa qualidade.

Indissociável da primeira categoria, os dados de “distribuição de renda” (489 usuários) nos mostram que 67% dos usuários possuem renda familiar no valor de um salário-mínimo, 27% com renda de dois salários e 6% com renda de até três salários-mínimos. Verificou-se também que a renda familiar no valor de **um salário-mínimo**, em maioria advém do Benefício de Prestação Continuada (BPC). De acordo com uma cartilha elaborada pelo Ministério Público Federal (2017), o BPC é:

É um benefício da assistência social, integrante do Sistema Único de Assistência Social – SUAS, pago pelo Governo Federal e assegurado por lei, que permite o acesso de idosos e pessoas com deficiência às condições mínimas de uma vida digna (BRASIL 2017).

O BPC é um benefício equivalente a um salário-mínimo destinado a pessoas deficientes de qualquer idade e idosos com mais de 65 anos. Em relação aos idosos, é beneficiado aquele que não têm direito à previdência social e apresenta restrições a longo prazo, de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, tendo por fim, dificuldades de exercer participação ativa e plena na sociedade (BRASIL, 2017).

Perante a leitura dos dados, é sabido que a concretização destes estão interligados também com os regulamentos do serviço, que tem como uma das normas de inclusão e atendimento prioritário a deficientes com restrição de mobilidade severa, como cadeirantes em alto grau de vulnerabilidade social, carecendo este, anexar comprovante de renda no ato de inscrição. Em vista, no Inc. 3º do art. 5º da Lei do Transporta, fatores como: I) Renda familiar; II) Condições de moradia; III) Localização e acessibilidade, são fatores que determinam a inserção do requerente ao serviço.

Com base na análise das especificidades, e com base nos atendimentos dos usuários em serviço, viu-se que 20% dessa população reside em casas cedidas pelo governo (em conformidade com as políticas habitacionais) ou por familiares que dispuseram de terrenos ou repartições de moradia. 8% pagam aluguel e 72% possuem casas próprias.

O resultado da distribuição por gênero implica que a maior demanda do serviço é constituída pelos usuários do sexo masculino (56%), enquanto os usuários do sexo feminino representam (44%). Pressupõe-se que, parte do grupo predominante (masculino) está de alguma forma relacionado a acidentes de trânsito ou quaisquer outras eventualidades que comprometam a integridade física da pessoa, levando em consideração que o serviço tem como propósito encaminhar usuários a clínicas de reabilitação física/atividades motoras, de acordo com a Lei do Transporta.

Nesse seguimento, os dados do DPVAT (Danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre) extraídos de uma matéria do site “O povo”, de 12/07/2018, mostra que 71% dos acidentes de trânsito acometidos no país são provocados por homens, sendo o sexo que mais morre em acidentes ou sofrem lesões permanente. O site divulga ainda que 79% das indenizações pagas por invalidez se direciona ao sexo masculino.

Outra problemática acometida por essa população, é o baixo acesso à educação formal. Os resultados alertam que pelo menos 75% dos usuários são analfabetos, enquanto os que possuem nível fundamental, médio e superior representam 14%, 11% e 0% respectivamente.

As idades de 0 a 45 anos totalizam 78% e de 46 a 65+, 22%, expressando um público predominantemente jovem.

As barreiras arquitetônicas são as que mais dão impasses ao acesso à cidade e aos equipamentos urbanos. Conforme os dados da pesquisa, 60% (compreendendo as quatro zonas observadas) dos usuários utilizam cadeiras de rodas, e, apesar dos avanços das políticas urbanas, os obstáculos físicos-estruturais são ainda problemáticas vigentes na cidade. A ver: calçadas sem rebaixamento, rampas sem corrimões e muito inclinadas, portas de edificações estreitas e banheiros não adaptados nas escolas, nas universidades, são obstáculos que comprometem o exercício pleno da cidadania. Nonato (2011) afirma:

as condições de acessibilidade arquitetônica funcionam como pressupostos essenciais ou plataformas para que pessoas com deficiência ganhem autonomia nos mais diversos escalões no mundo social e econômico. Eles permitem que essas pessoas planejem suas existências, garantam seus ideais de vida. Educação, saúde, trabalho, lazer etc, são direitos essenciais de qualquer cidadão [...] NONATO, 2011, p. 143).

Por sua vez, as políticas educacionais descritas na Constituição, aludem que é dever do Estado a promoção universal à escola. No inc. I, do art. 3 da Lei n. 9.394/1996, alega-se que o ensino deve ser ministrado com base no princípio de igualdade de condições para o acesso e permanência na escola (BRASIL, 1996), porém, os dados dessa pesquisa evidenciam as ineficiências das políticas instituídas.

A tabela seguinte clarifica o aspecto físico dos usuários da zona sul de Manaus:

Tabela 1. Distribuição por aspecto físico, 2018.

Aspecto físico	N	%
Cadeirante	26	72%
Anda com extrema dificuldade	5	14%
Crianças de colo	5	14%
Total	36	100%

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Vale ressaltar que as crianças “de colo” que se utilizam do Transporta, em maioria, possuem paralisia cerebral e/ou outras síndromes paralíticas, cuja desenvolvimento motor e cognitivo são comprometidos.

Durante as atividades de estágio supervisionado e de pesquisa de campo, foi visto que parte do público que procura por esse serviço é constituído por pessoas com lesão, recém-operadas, que estejam utilizando de cadeiras de rodas temporariamente e que com as atividades de fisioterapias, aumentam as chances de locomoção sem o uso

do mecanismo citado. Mas, a outra parte do mesmo grupo (cadeirantes) que utilizam do mecanismo de modo permanente, procuram pelo serviço com a finalidade de praticar exercícios para que não haja atrofia muscular ou mesmo para exercício de socialização.

Desvendada a condição do público estudado, conclui-se que a conjuntura arquitetônica da cidade, a priori planejada de modo a atender aos anseios das pessoas ditas “normais”, entendidas como produtivas se vistas pela ótica da lógica do capitalismo, é um dos fatores que acentuam a segregação e a exclusão do grupo na cidade. A alta taxa de analfabetismo, a baixa renda, a baixa ocupação em escolas ou em ambientes de trabalho, a concentração destes em áreas periféricas, etc., apontam para tal afirmativa. Outro ponto desse circuito que deve ser apontado, é a ineficiências das políticas públicas vigentes e/ou mesmo da atuação ineficiente da administração pública municipal, visto que ao longo dos anos as problemáticas aqui discutidas só se acentuam.

5 CONCLUSÃO

Em decorrência da supervalorização da capacidade física, sensorial e cognitiva, pessoas deficientes sofrem com a eliminação, exclusão, e muitas formas de segregação como prova de preconceito e desvalorização de suas vidas (Maior, 2017).

E, para a discussão da exclusão social sofrida pelo grupo nos diferentes contextos sociais, aproxima-se da concepção do modelo social da deficiência, a qual afirma que a exclusão dessa minoria não é resultado de suas limitações físicas-mentais, e sim da falta de amparo dos setores sociais, visto que a deficiência é uma questão da esfera pública.

Outro ponto relevante é, o uso do espaço urbano é definido antes pelo fator “renda”, o que responde aos indicadores de segregação urbana através dos resultados obtidos. Afinal, quem possui renda mais alta, possui mais chance de se utilizar de bens públicos e oportunidades dispostas na cidade sem maiores desafios, sabendo que a cidade se edifica de modo a priorizar a população capaz de servir e de consumir a cidade sob valor de troca. Esse processo evidencia a necessidade do avanço das políticas urbanas, de maneira que as pessoas possam experimentar da cidade livremente com base nos princípios da dignidade humana.

Contudo, este estudo pensa a socialização de informações, de modo a expor as problemáticas para reconhecimento dessa demanda societária, almejando com isso contribuir com a administração pública municipal acerca de melhorias sociais com base nos princípios de justiça, equidade e dignidade. E ainda possibilitar futuras pesquisas sobre o tema na cidade de Manaus.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, E. P.; Giacomini, L. B. e Botoluzzi, M. G. (2013). Mobilidade e Acessibilidade Urbana. **2º Seminário Nacional de Construções Sustentáveis: estamos desenvolvendo práticas mais sustentáveis?** 07 a 08 de novembro de 2013. Passo Fundo - RS.

BARBOSA, A. S. Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs. Urban mobility for people with disabilities in Brazil: a study on blogs. urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana** (Brazilian Journal of Urban Management), 2016, jan./abr., 8 (1): 142-154.

CRUZ, J. C. S.; PAULA, M. S. O sistema de transporte “porta a porta”: modelos de acessibilidade à pessoa com deficiência. **Revista Gestão e Educação**, v.1, n.1, jan-dez, 2014.

GAUDENZI, P., ORTEGA, F. Problematizando o conceito de deficiência a partir das noções de autonomia e normalidade. **Ciência & Saúde Coletiva**, 2016.

GOMES, T. C. F.; FRANCISCO, N. P. Acessibilidade: revisão bibliográfica. In: **XII Encontro Latino-Americano de Iniciação Científica**, 2008, São José dos Campos. Anais. 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE.

Estatística/população/censo/2010 Available from:

http://www.ibge.gov.br/censo_demografico_do_Brasil_de_2010 Portuguese.

MACHADO, M. H.; LIMA, J. P. Avaliação multicritério da acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida: um estudo na região central de Itajubá (MG). urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana** (Brazilian Journal of Urban Management), 2015 set./dez., 7(3), 368-382.

MAGAGNIN, R. C. **Um sistema de suporte à decisão na internet para o planejamento da mobilidade urbana**. (2008a). Tese (Doutorado em Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. (2008b) A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Transportes**. Rio de Janeiro. v. XVI, p. 25-35.

MAIOR, I. **História, conceito e tipos de deficiência**. Disponível em
< <http://violenciaedeficiencia.sedpcd.sp.gov.br/pdf/textosApoio/Texto1.pdf> >.

NONATO, D. N. Acessibilidade Arquitetônica como Direito Humano das Pessoas com Deficiência. **Orbis Revista Científica**, v. 2, p. 138-164, 2011.

PIRES, F. L. Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público. **Textos & Contextos** (Porto Alegre), v. 8, p. 391-408, 2009.

RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE A DEFICIÊNCIA / World Health Organization, The World Bank; tradução Lexicus Serviços Lingüísticos. - São Paulo: SEDPcD, 2012.

SMTU - Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – IMMU – Instituto Municipal de Mobilidade Urbana, Manaus-AM. jan.de 2016/2018.

SOUZA, J. C. **Estudo sobre a gratuidade de serviços de transporte público urbano para pessoas lúpicas em Manaus**. 2017. 107 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2017.

O POVO. **Dados do DPVAT mostram que homens se envolvem em mais acidentes de trânsito do que as mulheres**, 12/07/2018. Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/brasil/2018/07/dados-do-seguro-dpvat-mostram-que-homens-se-envolvem-em-mais-acidentes.html>