



## IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA QUALIDADE DOS DESLOCAMENTOS DE CADEIRANTES E O CASO DOS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS

Lorena de Freitas Pereira

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientadores: Licínio da Silva Portugal

Marilita Gnecco de Camargo Braga

Rio de Janeiro

Maio de 2014

IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA QUALIDADE DOS DESLOCAMENTOS DE  
CADEIRANTES E O CASO DOS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS

Lorena de Freitas Pereira

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO LUIZ  
COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA (COPPE) DA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS REQUISITOS  
NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS EM  
ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por:

---

Prof. Lício da Silva Portugal, D.Sc.

---

Profª. Marilita Gnecco de Camargo Braga, Ph. D.

---

Prof. Raul de Bonis Almeida Simões, Dr.- Ing.

---

Profª. Carla Conceição Lana Fraga, D.Sc.

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL.

MAIO DE 2014

Pereira, Lorena de Freitas

Identificação e Caracterização da Qualidade dos  
Deslocamentos de Cadeirantes e o Caso dos Megaeventos  
Esportivos / Lorena de Freitas Pereira. – Rio de Janeiro:  
UFRJ/COPPE, 2014.

XI, 236 p.: il.; 29,7 cm.

Orientadores: Licínio da Silva Portugal

Marilita Gnecco de Camargo Braga

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de  
Engenharia de Transportes, 2014.

Referências Bibliográficas: p. 191 - 198.

1. Qualidade de Serviço. 2. Cadeirantes. 3. Megaeventos  
esportivos. I. Portugal, Licínio da Silva *et al.* II. Universidade  
Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de  
Transportes. III. Título.

“Felizes, de uma maneira geral  
Estamos vivos, aqui agora brilhando como um cristal  
Somos luzes que faíscam no caos, e vozes abrindo um grande canal  
Nós estamos na linha do tiro caçando os dias em horas vazias  
Vizinhos do cão. Mas sempre rindo e cantando, nunca em vão  
Uma doce família que tem a mania de achar alegria, motivo e razão  
Onde dizem que não. Aí que tá a mágica, meu irmão! [...]   
Pense quanto impulso vem de tudo ao seu redor, seu redor  
Pense tudo quanto pode ser melhor, ser melhor.”

(Auto-Reverse, O Rappa)

*À minha querida avó Sueydi, por ser essa beleza de ser humano*

Dedico.

## AGRADECIMENTOS

A experiência do mestrado tem sido uma grande oportunidade em muitos sentidos. A mais fácil de notar é a sua importância profissional. Contudo, nestes dois anos tive a felicidade de conhecer pessoas maravilhosas, estreitar laços com tantas outras e, especialmente, me sentir acolhida e acarinhada por pessoas a quem quero tão bem. Aproveito este espaço para demonstrar toda minha gratidão e alegria por tê-los hoje em meus dias.

Começo então agradecendo aos meus amores, meus lindos, meus exemplos de como levar a vida com leveza e alegria: Meus pais e meu irmão. Agradeço a minha mãe linda por ser tão protetora, por cuidar da minha alimentação e horas de sono. Por sempre me acarinhar e mostrar que toda dificuldade nos engrandece, e que sempre devemos ser o melhor que podemos para o próximo... por me ensinar o significado de lar! Agradeço ao meu pai amado por todo incentivo, por toda ajuda, pela leveza de espírito e, principalmente, por me mostrar todos os dias que tipo de ser humano eu quero ser. Agradeço pro gato mais gato da minha vida (meu irmão) por segurar minhas pontas sempre que preciso, por me alegrar com sua energia e, especialmente, por me dar a certeza de que nunca estarei sozinha nesse mundo.

Agradeço também à irmã que me foi dada pela vida quando adolescente: Mari. Agradeço por tudo o que você significou neste processo. Por toda ajuda na dissertação, nos artigos, nos campos, nas longas horas de conversa sobre nosso tema. Mas, mais do que isso, agradeço por uma amizade que não tem medidas, por uma parceria ímpar e por ter me dado de presente uma família que me acolheu a qual eu amo demais (aliás, um beijo Mãe Aninha).

Eu quero agradecer fortemente ao meu amado avô Paulo, figura paterna tão presente em minha vida. Agradeço por uma infância tão feliz ao seu lado e pelo apoio incondicional. Sou feliz por saber que está em paz. À minha avó Sueydi eu aproveito para dizer que a impermanência da vida é também a sua beleza, e que eu a amo muito mesmo! Admiro sua força, sua luz e seu humor.

Quero também destinar esta parte aos meus tios e primos que tanto amo! Estar com vocês me inunda de alegria. Agradeço por todas as boas vibrações enviadas... E desejo sorte para nossa família que não para de crescer. Agradeço também aos meus futuros priminhos (que a esta altura estão chutando na barriga de minha tia Michele) por me fazerem tão feliz com a expectativa de sua chegada.

Aos meus amigos dedico todo o meu carinho! Kinha, Lu, Caqui e Amanda obrigada por uma vida de amizade e cumplicidade. Nike e Amandinha, minhas “ADA” que viraram “BFF”, valeu por todo apoio e incentivo! Felipe, Dodo, Thais e Thiago, eu agradeço por vocês serem o meu porto seguro, meus melhores sorrisos (mesmo nos piores dias). A Erica Belo e a todos os amigos de dança (Jorge, Renata, Nathy, Jeferson, Lynn, Bia, Bárbara, Larissa(s), Thais G., Jr. (e Thyago), Aninha, Jéssica e Thiago) por partilharem comigo aquilo que mais me enche o espírito de cor! As minhas “geogatas” Bia, Pamy, Carol e Linha eu quero agradecer muito por não nos perdermos mesmo com a distância e com a correria. Vocês não imaginam o quanto são importantes. À Juli eu quero dizer que você é um exemplo! E que não tem motivos para não confiar plenamente em seu talento e competência! Você merece tudo o que há de melhor! Obrigada pela parceria de mais de 7 anos! E por último, mas não menos importante, agradeço ao PET pelos amigos que me concedeu: Juli, Vivi (desde a graduação), Ju DeCastro, Aline, Amanda, Pedro, e Duban vocês são um presente que quero levar para a vida!

Agradeço ao professor Licínio por todo carinho, assistência, paciência e incentivo. Muito obrigada por ser tão bom no que faz, e por me permitir crescer como pessoa e como profissional. Agradeço também à Professora Michele por, mesmo sem precisar, se fazer tão presente e indispensável. Neste contexto, quero agradecer à todo corpo Docente e equipe do PET, à Capes e ao CNPq, e a equipe do “Projeto Copa 2014: Análise e indicação de estratégias promotoras da mobilidade sustentável em Jogos no Estádio do Maracanã” pela oportunidade de aprendizado.

Aproveito para agradecer aos amigos que fiz na Fundação CEPERJ Marcos, Ione, Marta, Cléber, Sônia, Ronaldo, Álvaro, Telma, Elaine, Leilane, Renata e Juliana. Vocês me ensinaram o valor e o significado do trabalho em equipe (e me deram muitos motivos para me alegrar).

Um super obrigada aos colaboradores desta dissertação, que além da contribuição, me aturaram e compreenderam minhas dificuldades no desenvolvimento deste trabalho. Obrigada Renatinha, Ricardo, Vinícius, Kazê, Claudinha, Rapha, Ronaldo, Cláudio, Miracema, Márcio, Ramon, Profª Regina Cohen, Palloma, Gabriella, Carlos, Augusto, Antônio, Tereza, Michele, meninos dos times de Power Soccer e Rugby (“Santer” e “QuadRugby”), e a todos que responderam os questionários enviados. O apoio dado foi fundamental.

E por fim agradeço a vida por sempre me surpreender positivamente. Por me permitir ser uma pessoa feliz como sou.

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M. Sc.).

## IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA QUALIDADE DOS DESLOCAMENTOS DE CADEIRANTES E O CASO DOS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS

Lorena de Freitas Pereira

Maior/2014

Orientadores: Licínio da Silva Portugal

Marilita Gnecco de Camargo Braga

Programa: Engenharia de Transportes

Ao considerar a circulação de pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas, torna-se notória a importância de conceber espaços que viabilizem o acesso às atividades e oportunidades. Isto, no entanto, não é o padrão da maioria das cidades brasileiras. Contudo, os megaeventos esportivos sediados pelo país (em especial na Cidade do Rio de Janeiro) trazem consigo uma oportunidade de melhorias neste sentido. Com vistas a orientar um planejamento urbano afinado às expectativas da população, a qualidade de serviço se apresenta como uma alternativa interessante uma vez que está baseada na opinião do usuário. Esta dissertação tem como objetivo o desenvolvimento de um procedimento metodológico baseado na Qualidade de Serviço, que possibilite aproximar os atributos e variáveis utilizados com grupos específicos de cidadãos. Posteriormente a aplicação de dada proposta foi realizada, visando apresentar uma listagem de atributos e variáveis relacionadas aos cadeirantes, bem como conhecer a satisfação e a importância dos mesmos na Cidade do Rio de Janeiro e no entorno do estádio do Maracanã. Os resultados apontam para a adoção de oito atributos de qualidade, e demonstram uma insatisfação sensível com a Cidade estudada. Conclui-se que os investimentos oriundos dos megaeventos vêm sendo aplicados de forma pontual, não simbolizando um legado significativo para os cadeirantes cariocas.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.)

IDENTIFICATION AND CHARACTERIZATION OF QUALITY OF THE WHEELCHAIR  
USERS' DISPLACEMENT AND THE CASE OF SPORTING MEGA EVENTS

Lorena de Freitas Pereira

May/2014

Advisors: Licinio da Silva Portugal

Marilita Gnecco de Camargo Braga

Department: Transportation Engineering

Considering the circulation of people with physical disability who use wheelchair, becomes noticeable the importance of spaces designed to enable the access to activities and opportunities. This, however, aren't the pattern of the most part of the Brazilian cities. Nevertheless, the sporting mega events that the country will receive (specially the City of Rio de Janeiro) bring with them the opportunity of improvements. Order to guide the urban planning tuned with the popular expectation, the Service Quality presents as a interesting alternative since it is based on the user opinion. This dissertation aims to develop a methodological procedure based on Service Quality, which allows to relate the attributes and variables used with specific groups of the citizens. After, the application of this proposal was made, to show a list of attributes and variables related with wheelchair users, as well as to know the satisfaction and the importance of them with the City of Rio de Janeiro and the around the Maracanã Stadium. The results point to the adoption of eight quality attributes, and shows the dissatisfaction with Rio de Janeiro. Concluded that the investments of mega-events are been applied punctually, and don't symbolizes a significant legacy for the wheelchair users on Rio de Janeiro.

## Sumário

<b>Capítulo 1 - INTRODUÇÃO</b> .....	1
1.1. Objetivo.....	8
1.2. Justificativas .....	9
1.2.1. Por que pessoas com deficiência? Porque cadeirantes? .....	9
1.2.2. Por que qualidade de serviço no entorno de estádios? .....	12
1.2.3. Megaeventos como plano de fundo .....	14
1.3. Recorte espacial .....	18
<b>Capítulo 2- PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: Conceitos, definições e possíveis relações com o meio urbano</b> .....	24
2.1. Pessoas com deficiência .....	25
2.2. Cadeirantes: Principais características e sua relação com o ambiente urbano .....	27
2.3. Megaeventos esportivos e suas práticas inclusivas .....	33
<b>Capítulo 3 - QUALIDADE DE SERVIÇO COMO ALTERNATIVA PARA AVALIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO SOB A ÓTICA INCLUSIVA</b> .....	41
3.1. Atributos .....	42
3.2. Variáveis e suas relações com os atributos .....	50
<b>Capítulo 4 - QUALIDADE DE SERVIÇO PARA CADEIRANTES:</b>	
<b>Uma proposta metodológica</b> .....	59
<b>Capítulo 5 - O ENTORNO DO MARACANÃ: Resultados iniciais</b>	
<b>Pesquisa de Campo Preliminar</b> .....	73
5.1. Perfil dos cadeirantes abordados .....	76
5.2. Integração territorial: Breve avaliação dos sistemas de transportes públicos .....	82
5.2.1. Sistemas de transportes públicos cariocas .....	82
5.2.1.1. Decreto nº 5296 de 2 de Dezembro de 2004 .....	83
5.2.1.2. NBR 14021 e NBR 14022 .....	84
5.2.1.3. Adaptações dos sistemas de transportes públicos .....	86
5.2.2. Divisão modal e propensão a mudança no contexto da Copa das Confederações .....	88
5.3. Avaliação do entorno - diretrizes para o aprofundamento nas variáveis do entorno .....	91
5.4. Comparação dos resultados obtidos com a revisão da literatura .....	97
<b>Capítulo 6 - A CIDADE DO RIO DE JANEIRO SOB A ÓTICA DOS CADEIRANTES E ESPECIALISTAS</b> .....	100
6.1. Atributos discutidos nas entrevistas: contribuições dos entrevistados .....	103
6.1.1. Acessibilidade .....	104
6.1.2. Agradabilidade .....	107
6.1.3. Confiabilidade .....	108
6.1.4. Conforto .....	109
6.1.5. Conveniência .....	110
6.1.6. Rapidez .....	111
6.1.7. Segurança (Geral) .....	112
6.1.8. Palavras-chave e relações entre atributos de acordo com as entrevistas .....	113
6.2. Autonomia como um atributo .....	124
6.3. Proposta de atributos e variáveis relacionadas.....	128

6.4. Satisfação dos entrevistados com a Cidade do Rio de Janeiro .....	136
<b>Capítulo 7 - ESTÁDIO DO MARACANÃ E O CONTEXTO GERAL CARIOCA</b>	
<b>ALGUMAS CONSIDERAÇÕES</b> .....	140
7.1. Verificação do entorno do estádio .....	141
7.2. Percepções dos atributos no entorno do Maracanã - Autora .....	154
7.3. Percepções dos atributos no entorno do Maracanã - Cadeirantes .....	157
7.4. Contrapondo Resultados .....	170
7.4.1. Comparando Resultados: Questionários de consultoria .....	170
7.4.2. Comparando Resultados: Visitantes da Copa das Confederações .....	178
7.4.3. Comparando Resultados: Maracanã X Cidade do Rio de Janeiro .....	180
<b>Capítulo 8 - CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES</b> .....	183
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	191
APÊNDECE A - DEFICIÊNCIAS CONSIDERADAS .....	199
APÊNDICE B - QUESTIONÁRIO APLICADO NA	
COPA DAS CONFEDERAÇÕES FIFA - 2013 - MARACANÃ .....	212
APÊNDICE C - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE .....	213
APNÊNDICE D - ROTEIRO DE ENTREVISTA - CADEIRANTES .....	214
APÊNDICE E - ROTEIRO DE ENTREVISTA - ESPECIALISTAS .....	218
APÊNDICE F - MATERIAL COMPLEMENTAR - CADEIRANTES .....	221
APÊNDICE G - MATERIAL COMPLEMENTAR - ESPECIALISTAS .....	222
APÊNDICE H - QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO DO ENTORNO DO MARACANÃ.....	228
ANEXO A - <i>CHECKLIST</i> UTILIZADO NO ENTORNO DO ESTÁDIO DO MARACANÃ .....	235

## *Capítulo 1*

---

Introdução

## 1 INTRODUÇÃO

As práticas urbanas que se desenvolvem cotidianamente possuem uma direta implicação espacial, constituindo no processo de produção, ambientes de desigualdade. Para CARLOS (1994 *apud* CONSENZA e RESENDE, 2006) a discussão das questões sociais pertinentes a esta realidade começou nos anos 1980, após a inserção da noção de cidade como fruto da divisão do trabalho. Ao discutir o conceito de região, GOMES (2006, *in*: CASTRO *et al*, 2006) ressalta a importância do rebatimento espacial das discussões de foro econômico, cultural e político, nas noções de direitos e autonomia.

O desenho urbano passou, com o decorrer das décadas, a privilegiar o deslocamento motorizado, e a macroacessibilidade (que será mais bem abordada posteriormente). A consequência observada é um mecanismo que exclui determinadas parcelas populacionais tanto nos sistemas viários e de transportes, como em edificações públicas e privadas (SEMOB, 2007), condicionando os direitos individuais, e em alguns casos inviabilizando a realização das atividades mais básicas (como o acesso à saúde, à educação e ao trabalho).

As características individuais impactam na circulação, e a esta relação se designa o conceito de mobilidade. VASCONCELLOS (2009) ao tratar do assunto avalia que o consumo do espaço é diferenciado, ressaltando especialmente o impacto da renda neste aspecto. Considerando a premissa – e agregando a contribuição de HANSON (1995 *apud* PACCIONE, 2009) onde a mobilidade trata da possibilidade de se deslocar entre dois pontos para realizar as atividades cotidianas – é possível estender a abrangência do conceito às características físicas dos cidadãos. Para AGUIAR (2010) o conceito vai além, e agrega às especificidades individuais as possibilidades oferecidas pelo espaço (acessibilidade). Pela abrangência do tema, TAYLOR e JÓZEFORWICZ (2012) explicam que sua abordagem pode se dar em vários contextos, como por exemplo, o dos transportes, da saúde e da economia.

Para HANSON (1995 *apud* PACCIONE, 2009) a mobilidade se torna necessidade uma vez que aumentam as distâncias entre diferentes tipos de uso do solo. E é neste sentido que a acessibilidade está condicionada à mobilidade. Isto, pois, para o autor, a acessibilidade trata das oportunidades ou atividades disponíveis em determinada distância ou tempo de viagem. O termo pode ser entendido como a facilidade de acessar as atividades (WEE, 2011), nas

palavras de VASCONCELLOS: “facilidade de atingir os destinos desejados” (VASCONCELLOS, 2000: p. 27).

De uma forma geral, pode-se definir acessibilidade como sendo uma medida de esforço para se transpor uma separação espacial, caracterizada pelas oportunidades apresentadas ao indivíduo ou grupo de indivíduos, para que possam exercer suas atividades (...)(FERREIRA e SANCHES, 2012, p.3).

Um fator balizador da acessibilidade é a autonomia com a qual os lugares podem ser vivenciados pelos indivíduos, considerando suas características físicas e orgânicas dentro do espaço disponível (PINTO, 2012; AGUIAR, 2010; JONES 1981 *apud* AGUIAR, 2010; DIAS, 2008; ABNT, 2004; BRASIL, 2004).

FONSECA (2008) considera que a acessibilidade pode ter três modalidades, a saber:

- 1- acessibilidade arquitetônica: sem barreiras ambientais e físicas nas escolas, residências, edifícios públicos, nos espaços, equipamentos urbanos e nos meios de transporte;
- 2- acessibilidade instrumental: Sem barreiras nos instrumentos e utensílios de estudo e trabalho (...), de esporte, lazer e recreação; Dispositivos que atendam as limitações sensoriais, físicas e mentais;
- 3- acessibilidade comunicacional: Sem barreiras na comunicação interpessoal, escrita e virtual. (FONSECA, 2008, p. 12).

Compondo a noção geral do termo, existem dois tipos de acessibilidade, onde o primeiro, a macroacessibilidade, está relacionada ao tempo de deslocamento ou espera, sendo composta por quatro ou cinco (quando há transbordo) momentos, expressos em tempos, sendo eles: o tempo para chegar ao veículo, o tempo de espera pelo transporte público ou táxi, o tempo dentro do veículo ou a pé, o tempo de transbordo e o tempo para acessar o destino após deixar o veículo. O tempo gasto fora do transporte utilizado (e, portanto nas vias ou espaços de uso público ou privado) constitui a microacessibilidade. Este conceito abrange, portanto, os elementos – e as facilidades – que influenciam o deslocamento a pé (ou em cadeira de rodas), e representa o acesso efetivo às atividades, ao destino desejado. Está também relacionado com o acesso aos estacionamentos (quando cativo de automóvel) e aos pontos de parada (quando usuário do transporte público) (VASCONCELLOS, 1999, 2000; GIMENES, 2005; DELGADO *et al*, 2007; BIANCHI, 2011).

A microacessibilidade refere-se à facilidade de ter acesso direto ao destino final ou ao veículo desejado. Pode ser medida pela distância ou pelo tempo de acesso, sendo um reflexo das decisões sobre estacionamento em geral e a localização dos pontos de parada. (MELO, 2012, p. 67).

Considerando os aspectos levantados sob a ótica das Pessoas com Deficiência (PcD), é notório o agravamento das condições de mobilidade e acessibilidade, o que, de acordo com COHEN (2006) influencia na vivência destes indivíduos. Para GUIMARÃES (2002, *apud*, COSENZA e RESENDE, 2006) a acessibilidade, quando se tratando destes grupos, deve ser encarada como uma transformação capaz de melhorar a qualidade de vida, mitigando a incapacidade<sup>1</sup> oriunda da deficiência. Nas palavras de COHEN (2006):

Pensar o urbano é hoje uma necessidade. O modelo vigente até então, de que as pessoas é que deviam se adaptar aos ambientes ficou ultrapassado e cede lugar a um novo, mais humano que incorpora o direito de qualquer cidadão à sua cidade.(COHEN, 2006, p. 11).

Neste sentido, a filosofia do Desenho Universal, criado em 1985 pelo arquiteto Ron Mace nos Estados Unidos, visa a concepção espaços e objetos que atendam as necessidades – físicas, sensoriais e orgânicas – de todos os indivíduos, assegurando nível de acessibilidade semelhante ao maior número possível de usuários (PINTO, 2012; AGUIAR, 2010; COSENZA e RESENDE, 2006; ABNT, 2004). As principais características dos projetos calcados nesta base são:

- 1. Igualitário** - Uso Equiparável. São espaços, objetos e produtos que podem ser utilizados por pessoas com diferentes capacidades, tornando todos os ambientes iguais.
- 2. Adaptável** - Uso Flexível. Design de produtos que atendem pessoas com diferentes habilidades e diversas preferências, sendo adaptáveis a qualquer uso.
- 3. Óbvio** - Uso Simples e Intuitivo. De fácil entendimento para que qualquer pessoa possa compreender, independente de sua experiência, conhecimento, habilidade de linguagem ou nível de concentração.
- 4. Conhecido** - Informação de Fácil Percepção. Quando a informação necessária é transmitida de forma a atender as necessidades do receptor, seja ela uma pessoa estrangeira, com dificuldade de visão ou audição.
- 5. Seguro** - Tolerante ao Erro. Previsto para minimizar os riscos e possíveis consequências de ações acidentais ou não intencionais.
- 6. Sem esforço** - Baixo Esforço Físico. Para ser usado eficientemente, com conforto e o mínimo de fadiga.

---

<sup>1</sup> Termo definido pelo SEMOB (2007) como sequela de uma deficiência.

**7. Abrangente** - Divisão e Espaço para Aproximação e Uso. Que estabelece dimensões e espaços apropriados para o acesso, alcance, manipulação e uso, independentemente do tamanho do corpo (obesos, anões etc), da postura ou mobilidade do usuário (pessoas em cadeira de rodas, com carrinhos de bebê, bengalas etc). (FONSECA, 2008, p. 13).

De acordo com COHEN (2006), as dificuldades oferecidas pelos espaços – que não seguem a premissa do Desenho Universal – repercutem no acesso às atividades. Sobre a importância do acesso à cidade na qualidade de vida e desenvolvimento social LEFEBVRE (2001) apresenta um interessante contribuição:

As necessidades sociais tem um fundamento antropológico; opostas e complementares, compreendem a necessidade de segurança e a de abertura, a necessidade de certeza e a necessidade de aventura, a da organização do trabalho e a do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, de trocas e de investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação, de imediatividade e de perspectiva a longo prazo.(...) **Tem necessidade de ver, de ouvir, de tocar, de degustar, e a necessidade de reunir essas percepções num “mundo”**. A essas necessidades antropológicas socialmente elaboradas (isto é, ora separadas, ora reunidas, aqui comprimidas e ali hipertrofiadas) acrescentam-se necessidades específicas, que não satisfazem os equipamentos comerciais e culturais que são mais ou menos parcimoniosamente levados em consideração pelos urbanistas. Trata-se de uma necessidade criadora, de obra (e não apenas de produtos e de bens materiais consumíveis), necessidades de informação, de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas. **Através dessas necessidades específicas vive e sobrevive um desejo fundamental, do qual o jogo, a sexualidade, os atos corporais tais como o esporte, a atividade criadora, a arte e o conhecimento são manifestações particulares e momentos**, que superam mais ou menos a divisão parcelar dos trabalhos. Enfim, a necessidade da cidade e da vida urbana só se exprime livremente nas perspectivas que tentam aqui se isolar e abrir os horizontes. (LEFEBVRE, 2001, p. 105).

Os grifos no texto são de autoria do presente trabalho a fim de ressaltar a importância da individualidade no consumo da cidade. Neste contexto, conforme já mencionado, as PcD tendem a sofrer pela restrição de seus direitos, condicionados à estruturas não inclusivas. Para IMRIE (2000 *apud* BROMLEY *et al*, 2007), este grupo é considerado uma “segunda classe” em cidades ao redor do mundo. No Rio de Janeiro, esta condição pode ser percebida na

qualidade dos espaços públicos, das vias e dos meios de transporte. Neste município podem-se observar alguns avanços, mas que por serem altamente pontuais, não asseguram a acessibilidade desses cidadãos<sup>2</sup>.

Existe, no entanto, a oportunidade de mudança desse quadro. A cidade em questão virá a sediar a Copa do Mundo de Futebol FIFA (em 2014) e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão (em 2016), e, devido ao aporte de investimentos, se apresenta a possibilidade de tornar seu território mais inclusivo, conforme o desejo apresentado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro no Plano Estratégico (2012). É importante pensar que para que se consagre uma “capital da acessibilidade” é necessária uma visão integrada e com intervenções de longo prazo, legitimando os direitos assegurados pela legislação vigente. A exemplo da cidade de Barcelona, onde, de acordo com COHEN (2006) os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 1992 representaram um estopim da luta pelos direitos dos deficientes, a acessibilidade foi privilegiada pelos investimentos recebidos, e atualmente é considerada pela autora uma cidade inclusiva. No outro extremo está a cidade de Pequim, que utilizou estruturas temporárias para o acesso aos jogos (pontuais) e acessibilidade assistida, não gerando um legado significativo para a população com deficiência (PEREIRA *et al*, 2012).

Considerando a realização destes megaeventos, mostra-se interessante entender se as condições de acessibilidade nos locais destinados aos jogos atenderão às necessidades das PcD. Acredita-se que estes locais serão os pontos aonde as principais intervenções virão a ser realizadas, e deverão, portanto, apresentar os melhores níveis de inclusão dentro de sua cidade sede. O desejável é que estas melhorias não se restrinjam às rotas turísticas. A avaliação destes lugares concomitante a uma visão mais ampla da condição da cidade (sob a ótica do grupo estudado – cadeirantes) poderá trazer a noção do real impacto destes eventos para o Rio de Janeiro.

Os empreendimentos onde os jogos serão realizados podem ser denominados como Polos Geradores de Viagens (PGVs), cuja principal característica é a geração de viagens decorrentes da atividade desenvolvida. O contexto no qual tais empreendimentos estão inseridos irá

---

<sup>2</sup> Um exemplo são as adaptações nos ônibus (que contam com elevadores hidráulicos), mas que não vêm acompanhadas da adaptação dos pontos de parada e (de forma mais abrangente) das vias que a eles dão acesso; ou mesmo de um bom treinamento dos condutores.

definir se as viagens são significativas para designá-lo como PGV. Em alguns casos um único estabelecimento gera impactos significativos (macropolos), e em outros a proximidade entre estabelecimentos menores é a responsável pelos impactos (micropolos). Empreendimentos de tal significância influenciam todo o tráfego do entorno – considerando as viagens motorizadas e não motorizadas (CET-SP, 1983 *apud* PORTUGAL & GOLDNER, 2003; PORTUGAL & GOLDNER, 2003; PEREIRA, 2011; MAGHELAL e CAPP, 2011). Os PGVs podem ter as seguintes naturezas:

Shopping centers e lojas de departamento; hipermercados e supermercados; estabelecimentos de ensino; hospitais; prontos-socorros, maternidades e clínicas médicas; estádios, ginásios esportivos, autódromos, hipódromos e academias; hotéis e motéis; restaurantes, cinemas, teatros, templos, igrejas e auditórios; indústrias e oficinas; conjuntos residenciais; prédios de escritórios; pavilhões para feira de exposições; parques e zoológicos; entrepostos e terminais atacadistas; aeroportos, portos, rodoviárias e garagens (PORTUGAL & GOLDNER, 2003, p. 14).

No contexto dos megaeventos esportivos, valorizar-se-á neste trabalho os estádios, sobre os quais as análises serão realizadas tendo como base a *Qualidade de Serviço*.

Em linhas gerais, o termo “qualidade” – que teve sua origem na indústria – pode ser entendido como a percepção do cliente frente ao produto oferecido, frente às características do mesmo na saciedade de suas necessidades (FERREIRA E SANCHES, 2012). E, tendo no consumidor de determinado produto ou serviço o parâmetro do conceito, as pesquisas que o contemplem devem levar em consideração as opiniões dos usuários. A participação destes indivíduos agregam ao trabalho realizado as vivências que são únicas e intransferíveis, mostrando as reais limitações do objeto de consumo e apontando os caminhos no sentido de mitigar seus impactos. Nas palavras de CARDOSO (2006) “A participação popular e as consultas de opinião são componentes imprescindíveis na definição de políticas (...) adequadas aos interesses da maioria, não de grupos de interesse restrito, e devem ser incluídas na formulação de projetos (...)”. Ainda de acordo com a autora a qualidade de serviço é um indicador que “(...) se expressa através da percepção e das expectativas dos usuários (...). Considerando que os diferentes atributos de serviço são importantes na percepção dos usuários, pois refletem as diferenças nas características socioeconômicas e também as suas preferências (...)” (CARDOSO, 2006: p. 10). Em pesquisas desse tipo, os dados primários podem ser conseguidos através da aplicação de questionários via internet (e-mail ou redes sociais), por

telefone ou nas ruas, e por entrevistas individuais ou em grupo (grupo focal) (CARDOSO, 2006; LEE e MOUDON, 2006; MALHOTRA, 2006; GUO e LOO, 2013).

Considerando o exposto, mostra-se relevante buscar relacionar as temáticas apresentadas, com vistas a contribuir no estudo de qualidade para PcD. E, neste sentido, o objetivo da presente dissertação foi desenvolvido.

## 1.1 OBJETIVO

O presente trabalho visa a apresentação de um procedimento que, com base na Qualidade de Serviço, possibilite planejamento territorial com vistas ao desenvolvimento afinado às necessidades de Pessoas com Deficiência, neste caso específico, de cadeirantes. Sua aplicação terá como contexto as viagens realizadas diariamente na Cidade do Rio de Janeiro e os megaeventos esportivos que esta cidade receberá. Com isso, pretende-se apresentar um resultado que, ainda que exploratório, possa mostrar os principais anseios e descontentamentos do grupo estudado, podendo servir como base para propostas que visem melhorias neste sentido.

Visando atender ao objetivo principal, têm-se como meta cinco objetivos específicos, a saber:

- Conhecer a realidade dos cadeirantes residentes na cidade do Rio de Janeiro, visando o desenvolvimento de um trabalho intimamente relacionado às limitações do ambiente na inclusão deste grupo;
- Definir, caracterizar e conceituar atributos de qualidade pertinentes na circulação de cadeirantes em vias públicas, com base na revisão da literatura e na opinião de usuários de cadeira de rodas e especialistas da área;
- Conhecer as variáveis referentes a cada atributo, com base na revisão da literatura e na opinião de cadeirantes e especialistas da área;
- Conhecer a satisfação e a importância dos cadeirantes consultados com e na Cidade do Rio de Janeiro;
- Comparar a satisfação e a importância observados na Cidade do Rio de Janeiro com o entorno do estádio do Maracanã.

Considerando os objetivos, serão apresentados a seguir os motivos que clarificam o tema discutido, justificando o desenvolvimento da presente dissertação. Considerar-se-á no subcapítulo 1.2 os principais aspectos dos objetos estudados, trazendo como elementos os cadeirante e sua mobilidade; a noção geral de qualidade, a noção de polos geradores de viagens e a importância da participação da população no processo de planejamento territorial; Os megaeventos, suas características principais e as possibilidades por eles trazidas para as cidades sedes.

## 1.2 JUSTIFICATIVAS

Uma vez apresentados os objetivos desta pesquisa, este subcapítulo pretende justificar a escolha dos objetos estudados, explicitando as motivações que os tornaram interessantes para investigação. Esta abordagem permitirá ao leitor não somente conhecer as características gerais e as principais lacunas no trato destes temas, mas também a configuração de uma ideia inicial da discussão trazida para (e por) este trabalho. Trata-se, portanto, de uma leitura individualizada e introdutória dos pontos principais desta dissertação, que fomentará a base tanto para o posterior aprofundamento quanto para o traçado da relação entre os mesmos.

### 1.2.1 Por que pessoas com deficiência? Por que cadeirantes?

O cotidiano da sociedade apresenta, através da heterogeneidade dos indivíduos, o traçado de relações e fluxos que se relacionam com a (re)produção social, e agregam aos espaços características e valores simbólicos. O pertencimento a estes espaços é, por sua vez, um fator intimamente ligado às possibilidades por esses oferecidas (como será melhor abordado no capítulo 2, seção 2.1.1). Ao vislumbrar a inclusão – satisfação igualitária dos direitos, sem ter o foco em nenhum grupo (minorias ou não) – nas principais cidades brasileiras, é perceptível que as dificuldades encontradas por indivíduos com deficiência podem impossibilitar sua participação efetiva, marginalizando-os.

Entendendo, em linhas gerais, Pessoas com Deficiência como aquelas que possuem alguma limitação física, intelectual, sensorial – permanente ou transitória – que impossibilite ao menos uma prática diária, sendo esta fruto ou agravada pelo ambiente social e econômico (U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE, 2010; BRASIL, 2001 *apud* COSENZA e RESENDE, 2006). E, considerando a *Declaração dos Direitos das Pessoas com Deficiência* (ONU,

1975), onde é ressaltado que estes cidadãos têm o direito a uma vida decente e plena (dentro das possibilidades individuais), a busca por minimizar os impactos do ambiente na qualidade de vida se mostra relevante, a fim de superar o que COHEN aponta como “uma exclusão e uma não aceitação das diferenças corporais e um não reconhecimento de suas necessidades específicas” (COHEN, 2006: p. 7).

De acordo com o Relatório Mundial sobre a Deficiência (OMS, 2011), atualmente existem mais de 1 bilhão de indivíduos com deficiência no mundo, sendo cerca de 200 milhões casos com expressivas dificuldades funcionais. O documento afirma que deste total 70% residem em países em desenvolvimento, tais como o Brasil.

No Brasil o CENSO (2010) sinaliza que 23,91% da população declarou possuir algum tipo de deficiência. Deste total 20,17% residem em áreas urbanas, sendo 11,61% mulheres. A faixa etária da população mais afetada encontra-se no abrangente intervalo entre 15 e 64 anos (16,85%), no qual o grupo de 50 até 54 anos é o mais significativo (6,49%). A predominância do primeiro grupo mencionado se replica tanto na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)<sup>3</sup> (17,54%), quanto no município do Rio de Janeiro (16,85%). Nestes casos o segundo grupo mais expressivo é o de 65 anos ou mais (5,88% e 6,49%, respectivamente).

Tomando este grupo como referência (com pelo menos uma das deficiências investigadas e residentes em áreas urbanas) é notória a predominância feminina (especialmente na faixa entre 15 e 64 anos, onde, tanto na RMRJ quanto no município do Rio de Janeiro a faixa entre 50 e 54 anos é a mais expressiva).

A deficiência motora permanente denominada pelo Censo como “Não consegue de modo algum” designa o indivíduo “permanentemente incapaz, por deficiência motora, de caminhar e/ou subir escadas sem a ajuda de outra pessoa” (IBGE, 2010). No Brasil 0,39% da população declarou se encontrar nesta condição. O percentual urbano é majoritariamente feminino (0,18% de 0,33%), sendo 0,09% com 65 anos ou mais.

---

<sup>3</sup>Região Metropolitana era composta por 19 municípios, a saber: Itaguaí, Paracambi, Seropédica, Japeri, Queimados, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti, Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Itaboraí, Tanguá, São Gonçalo, Niterói e Maricá. Com a Lei Complementar nº 158, sancionada em dezembro de 2013, Cachoeiras de Macacu e Rio Bonito passaram a compor a RMRJ.

Na RMRJ 0,41% da população possuem deficiências no grau de severidade descrito no parágrafo anterior. Em que 0,24% são mulheres e 0,13% na faixa de 65 anos ou mais, apresentando assim uma representatividade maior, quando comparando com os dados nacionais. Tal tendência se agrava ao considerar o município do Rio de Janeiro, no qual 0,43% da população considera-se inserida neste grupo (sendo 0,26% mulheres e 0,15% na mesma faixa de idade observada na RMRJ) (IBGE, 2010).

Os dados apresentados sinalizam a manutenção de um determinado padrão, que se amplia na medida em que a escala aumenta. Vale destacar que estas características corroboram com a informação divulgada pela Organização Mundial da Saúde (OMS, 2011) que explica que com o aumento da idade aumenta também o risco. Entretanto, é importante destacar que, de acordo com Lucília Maria Moreira de Machado (Núcleo de acessibilidade e inclusão - Sensibiliza UFF) e Izabel Maior (Faculdade de Medicina/UFRJ, Ex-Secretária Nacional de Promoção dos Direitos das PCD) em suas falas no 1º Fórum Universitário de Acessibilidade – ReAbilitArte UFRJ, os dados divulgados pelo Censo tendem a ser generalistas, tanto por não especificar as deficiências quanto por considerar a mobilidade reduzida (que não configura deficiência).

Conforme observado até então, é significativa a parcela da população deficiente e que, de acordo com a Declaração dos Direitos Humanos “(...) tem direito a um nível de vida suficiente para lhe assegurar e à sua família a saúde e o bem-estar (...)” (ONU, 1948: artigo 25º parágrafo 1). E, mesmo com a base legal, o atendimento da necessidade destes indivíduos é diariamente negligenciado (CONSEZA e RESENDE, 2006). Em discussões é recorrente observar o argumento de que mesmo representando um grupo populacional significativo, devido à dificuldade de circular em diversos espaços urbanos as PcD são impedidas de praticar suas atividades, tornando-se “invisíveis” e portanto não são consideradas prioridade em políticas de planejamento e urbanismo.

E, desta forma, o pouco reconhecimento (e consecutivamente a falta de investimentos) acabam por tornar a cidade “planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, leis para alguns” (MARICATO, 2000 *apud* CONSEZA e RESENDE, 2006). Portanto, são fundamentais iniciativas que busquem preencher as lacunas ainda existentes no estado da arte deste tema. Visando democratizar o acesso não só às atividades produtivas, mas também à

cultura, ao lazer e ao esporte, conforme observado e trabalhado por COHEN e DUARTE (2009) e COHEN (1998).

### 1.2.2 Por que qualidade de serviço no entorno de estádios?

Atualmente, em diversos contextos de gestão, é observada a tentativa de melhorar o espaço urbano, alterando suas características físicas – baseando tais modificações em estudos de especialistas. Entretanto, por mais rebuscados e bem intencionados que os instrumentos de planejamento possam vir a ser, sua importância só pode ser ressaltada quando em todo seu processo é considerada a participação ativa dos cidadãos (e usuários dos serviços discutidos) (SOUZA, 2006). Usualmente, o que se observa é a imposição de programas, planos e projetos “de cima para baixo” onde a participação popular, ainda que em um regime democrático, é ínfima. Para SOUZA (2006), a formação de propostas deve ser concebida tendo o anseio da sociedade como cerne. E ao papel dos especialistas, nesta perspectiva (autonomista, conforme apontado pelo próprio autor), caberia à orientação para se seguir os caminhos mais interessantes com vistas ao atendimento das demandas populares. Em suas palavras:

A primeira indagação convida a levar a sério a necessidade de se ter clareza quanto aos *fins* da ação ou intervenção proposta. Sob um ângulo autonomista, essa clareza tem de advir de um debate lúcido e democrático, e não da inspiração genial de algum *condottiero* político ou de algum intelectual pretensamente iluminado. (...) esse debate é de natureza essencialmente política, e não de natureza eminentemente técnica. A discussão técnica, visando à seleção dos *meios* mais eficientes e eficazes para se atingir os fins sobre os quais a coletividade democraticamente deliberou, essa sim deverá contar com o aconselhamento de técnicos e pesquisadores. (...) De uma parte, assim como a coletividade também deverá ter a última palavra sobre os meios a serem empregados (...) de outra parte os técnicos e pesquisadores, atuando como consultores a serviço da coletividade (...), poderão emitir opiniões igualmente sobre os fins, especialmente quando considerarem relevante alertar sobre o que julgam identificar como riscos embutidos em certas metas ou contradições entre diferentes objetivos. (...) Não podem reivindicar sentir e pensar em nome da população, presumindo a racionalidade e a universalidade de suas próprias inclinações, de seus próprios gostos e suas próprias necessidades. (SOUZA, 2006, p. 179).<sup>4</sup>

SOUZA (2006) destaca, portanto, a relevância da participação da população no processo de planejamento e gestão. Uma iniciativa básica é, assim, conhecer as aspirações e as reais necessidades da sociedade (de forma geral, e também em grupos específicos, considerando a diversidade dos cidadãos). Nessa linha, CARRENO *et al* (2002) ao abordar a qualidade dos

---

<sup>4</sup>A indagação mencionada é “quais problemas precisam ser superados?”.

ambientes para caminhada, assume que para se ter uma “alta qualidade” é necessário que haja alguma forma de interação com vistas a conhecer os aspectos problemáticos, possibilitando o desenvolvimento de propostas afinadas às expectativas. LAPIERRE *et al* (1996), sinaliza que mesmo com a utilização de metodologias distintas, trabalhos voltados à avaliação da qualidade de serviço concluem que a mensuração de performance baseada nas experiências podem conduzir a resultados consistentes.

Tendo como meta o suprimento das necessidades individuais e coletivas, as pesquisas orientadas pela noção da Qualidade se diferem por ter no usuário o norte de suas propostas e/ou futuras intervenções. A respeito da noção de qualidade, é observada a complexidade do tema. No entanto, é notório que está relacionado à percepção daqueles que interagem com o objeto em questão (seja como consumidores – avaliando a qualidade dos produtos e serviços – seja como cidadãos – avaliando as condições de sua cidade, seu estado, seu bairro, dentre outros). Para LOBO (2004, *apud* CARDOSO, 2006) na perspectiva empresarial é uma questão fundamental na competitividade, tendo passado por uma “evolução”<sup>5</sup> com o decorrer das décadas. E, no planejamento de políticas públicas (ou no âmbito privado), conhecer o serviço sob a ótica de seus usuários é uma alternativa cuja aceitabilidade vem se mostrando nos crescentes estudos sobre *Qualidade de Serviço*.

O conceito em questão será abordado com maior profundidade no capítulo 3. Mas, com fins introdutórios, vale resumir alguns aspectos principais: Para ZEITHAML (1988, *apud* MARTÍNEZ e MARTÍNEZ, 2010) é a avaliação do consumidor sobre determinado produto considerando sua superioridade ou excelência. Para STRADLING *et al* (2007) a definição mais frequente no setor comercial é a da diferença entre o serviço ofertado com o serviço desejável. CARDOSO (2012) explica que “Tecnicamente, representa as características de um serviço que tem a habilidade de satisfazer necessidades implícitas ou declaradas.” (CARDOSO, 2012:p. 17).

---

<sup>5</sup> CARDOSO (2006) traça uma linha evolutiva onde no período da produção artesanal a aproximação entre consumidor e produtor gerava produtos que satisfiziam parte da população consumidora, sendo também mais duradouros. A Revolução Industrial cria condições que torna necessária a adoção do Controle de Qualidade, com ênfase da identificação de defeitos. Já nos tempos atuais, percebeu-se que as falhas gerenciais afetavam fortemente o produto final. E assim passou-se a associar o controle de qualidade mencionado no período anterior com ações que visam a prevenção.

Considerando o grupo alvo deste trabalho e a importância do acesso a atividades culturais, esportivas e de lazer ressaltada por COHEN (1998)<sup>6</sup>, o acesso a Polos Geradores de Viagens (PGVs) voltados para tais fins se mostra relevante. Conforme mencionado, entendem-se como PGVs empreendimentos ou locais cuja atratividade gera viagens em quantidade capaz de promover impactos negativos no tráfego do entorno (PORTUGAL & GOLDNER, 2003). Para MAGHELAL e CAPP (2011), cada tipo de empreendimento tende a repercutir em um comportamento, sendo fundamental considerar a natureza da atividade em estudos que visem melhorar o ambiente de caminhada. Nesse sentido, se faz necessário conhecer as peculiaridades concernentes aos estádios, que foram, por sua vez, escolhidos como objeto de análise por ter uma íntima relação com o acesso ao lazer, em um momento de grandes transformações na cidade recorte (Rio de Janeiro). Entende-se que com a aproximação de eventos esportivos de grande porte, as instalações tendem a acompanhar a importância do acontecimento. Entender se esses padrões satisfazem as necessidades dos cadeirantes e se é possível observar semelhança entre tal padrão e o restante da cidade é o desafio então exposto ao presente trabalho.

### **1.2.3 Megaeventos como plano de fundo**

Os megaeventos podem ser atividades capazes de mobilizar investimentos e possibilitar a melhoria da qualidade de vida local, sendo indutor do desenvolvimento social e de infraestrutura. Sua motivação pode ser esportiva, como os eventos trabalhados nesta dissertação, mas também religiosa (como a Jornada Mundial da Juventude – JMJ – também realizada no Rio de Janeiro em 2013), de entretenimento (como os festivais *Rock in Rio* – Rio de Janeiro – e *Lollapalooza* – São Paulo), dentre outros. Origina estruturas tanto materiais quanto simbólicas, alterando as relações sociais dentro da cidade, e podendo promover uma imagem positiva de suas sedes, fortalecendo o turismo local (CURI *et al*, 2011).

Outras particularidades definidas por VILLANO e TERRA (2008) são a grandiosidade do público e a repercussão política, econômica e social (envolvimento e impacto das/nas esferas mencionadas).

---

<sup>6</sup> Trabalho mencionado no item 1.2.1.

HILLER (1998) reforça a complexidade dos eventos, afirmando que por isso não podem ser entendidos apenas nos termos do evento em si. Para HORNE e MARZENREITER (2006, *apud* CURI *et al*, 2011), é possível ressaltar que: possuem significância internacional; são eventos culturais, comerciais e esportivos de larga escala; e geram consequências significativas para a cidade ou país onde os jogos acontecem. SOUZA e JÚNIOR (2010), ao abordar os megaeventos esportivos, esclarecem:

(...) por megaeventos esportivos entendemos a conjuntura material e simbólica, o que inclui a mobilização de muitos agentes e estruturas dos mais distintos campos sociais (esportivo, econômico, político, midiático etc), construída em torno do esporte fazendo do mesmo tanto um meio quanto um fim para reunir adeptos e consumidores em escala global e de modo a romper com as fronteiras culturais e econômicas que se impõe em termos de nação, região e grupos, ou no mínimo imprimir novos sentidos e dinamismos as mesmas. (SOUZA e JÚNIOR, 2010: p. 246).

Para RAEDER (2008) os eventos são uma estratégia para a atração de investimentos, tema que é discutido por diversos autores, trazendo a temática do legado e dos impactos para as sedes. Dentro da perspectiva da revitalização urbana, o legado pode ser entendido como o saldo do que fica para a população local após a realização da atividade seja no foro econômico, social, ambiental, cultural, hoteleiro, de infraestrutura, dentre outros. A busca por investimentos tende a favorecer o legado *hard* – infraestrutura urbana, novos tipos de uso do espaço urbano – que, de alguma forma, proporcionam o legado *soft* – confiança, imagem, reputação, orgulho local (POYNTER, 2007 *apud* MAZO *et al*, 2008) (MAZO *et al*, 2008; MINISTÉRIO DO ESPORTE, 2008). RAEDER (2007 *apud* RAEDER, 2006) define legado como:

(...) conjunto de bens materiais e imateriais, que se conformam como permanências sócio-espaciais no tecido urbano decorrentes das ações empreendidas por conta da implementação de um megaevento. São considerados bens materiais que constituem o legado: as instalações esportivas, as estruturas de transporte, a vila dos atletas, e tanto os demais elementos (de lazer, de turismo, de comunicação, de segurança etc) que tenham sido incorporados à paisagem da cidade com recursos financeiros auferidos com o aumento da circulação de capital ocorrido a partir do encerramento do evento. E por bens imateriais deve-se considerar: a capacitação técnica dos profissionais envolvidos na organização do evento, o estímulo à prática esportiva, a produção de conhecimentos associados direta ou indiretamente à implantação do evento, as mudanças na imagem urbana a partir da publicidade realizada (capital simbólico), as alterações na percepções dos cidadãos sobre a própria cidade, o fortalecimento de redes da sociedade civil, a conformação de identidades territoriais etc. (RAEDER, 2007 *apud* RAEDER, 2008, p. 206).

O autor ao citar MASCARENHAS (2005) e MUÑOZ (2006) diz que atualmente é possível falar em urbanismo olímpico, para gerenciar os recursos e tratar dos impactos promovidos. Alguns impactos listados por CASHMAN (2002) consideram as mudanças no desenho da cidade, as melhorias nos sistemas de transportes e o crescimento do comércio e do turismo.

O desenvolvimento induzido pelos megaeventos pode ter uma faceta excludente. HILLER (1998) afirma que as decisões agregam os interesses das autoridades e das elites da comunidade. As modificações sofridas pela cidade podem se ater ao entorno imediato das instalações onde serão realizados as competições ou o alojamento dos atletas. O Brasil teve uma experiência inicial no ano de 2007 com a realização dos Jogos Pan Americanos, na cidade do Rio de Janeiro. Nesta ocasião tornou-se nítida a concentração de investimentos em áreas isoladas (já em melhores condições infraestruturais), aumentando o abismo social existente, disfarçando a desigualdade social e a favelização, dificultando a participação da população menos abastada e criando uma imagem desta cidade para o mundo que não corresponde à sua realidade. As alterações sofridas pela cidade não podem privilegiar turistas, delegações e as principais elites (CURI *et al*, 2011; SOUZA e JÚNIOR, 2010).

Considerando o exposto, a cidade do Rio de Janeiro deve planejar seu desenvolvimento a fim de ampliar a qualidade de vida para sua população. A realização de parte dos jogos da Copa do Mundo de Futebol FIFA (2014) e dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão (2016) atraem investimentos robustos, alterando os serviços oferecidos. Neste contexto, deve-se aproveitar esta oportunidade para conceber novos espaços e serviços, bem como adequar os existentes com vistas a atender aos preceitos do Desenho Universal, com caráter integrado e permanente – atendendo assim tanto aos turistas e moradores com deficiência (HUGHES, 1999 *apud* LONDON EAST INSTITUTE, 2007).

No que tange o atendimento de turistas, cabe destacar, ainda que superficialmente, a importância da hospitalidade urbana. Entende-se que o viajante ao chegar ao seu destino tem uma série de percepções e recebe uma gama de informações que podem tornar a cidade que o recebe acolhedora. De acordo com GRINOVER (2006), a hospitalidade encontra-se vinculada a acessibilidade, a legibilidade e a identidade. Para o autor, essas dimensões são fundamentais para o sentimento de inclusão deste indivíduo. Sobre a recepção de turistas com deficiência, algumas contribuições internacionais podem ser encontradas em BUHALIS *et al* (2012). No

Brasil, uma iniciativa que merece ser mencionada, neste sentido, é o Programa Turismo Acessível, desenvolvido pelo Ministério do Turismo<sup>7</sup>, que objetiva, dentre outras coisas, o desenvolvimento de estudos sobre o tema, o incentivo à gestão e a criação de infraestruturas acessíveis, e, principalmente, permitir a inclusão de PcD e mobilidade reduzida nas atividades turísticas MINISTÉRIO DO TURISMO (2014).

Na oficina “Copa do Mundo 2014” realizada no mês de agosto de 2013 a subsecretária de gerenciamento de projetos da Casa Civil – Gabriela Santoro – expôs os legados que são almejados. Nesta apresentação, visando o desenvolvimento sustentável do Estado do Rio de Janeiro, foram contemplados como legados tangíveis: em infraestrutura: A modernização do Maracanã, integração modal da estação Maracanã e a construção do Centro Integrado de Comando e Controle (CICC); e para o desenvolvimento econômico: o desenvolvimento dos setores de serviços, entretenimento e turismo. Na visão dos gestores, a atuação nesta direção tenderá a promover: “Geração de emprego e renda”, “Modernização tecnológica e de sistemas de informação e controle” e “Adoção de padrões mais eficientes de acessibilidade e sustentabilidade”. Já como legados intangíveis foram citados: quanto à integração nos setores: Parcerias Público Privadas (PPP) e articulação entre esferas de governo; quanto a capacidade técnica citou-se: o planejamento de longo prazo, o conhecimento e a troca de experiências. Neste sentido, para os expositores, se melhorará a gestão pública. É possível notar que as medidas tangíveis tendem a se concentrar no entorno dos locais de realização das competições e no eixo que liga as áreas com maior recepção de turistas com os estádios (neste caso o Maracanã). A visão trazida pela apresentação descrita reforça a ideia de que a nova experiência da cidade com eventos esportivos importantes notadamente servirá para concentrar os investimentos em áreas já bem estruturadas e contribuirá para o aumento da segregação socioespacial. De acordo com especialistas entrevistados no feitiço do presente trabalho, as intervenções (pontuais, localizadas basicamente no chamado “*Last Mile*” ou última milha, sendo este um raio de influência partindo do empreendimento) têm uma gradação, reduzindo na medida em que aumenta a distância do PGV. A ideia é que possa se reproduzir um conceito de melhoria para as demais áreas da cidade.

---

<sup>7</sup> Disponível em:

<[http://www.turismo.gov.br/turismo/programas\\_acoes/Estruturar\\_os\\_destinos\\_turisticos/programa\\_turismo\\_acessivel](http://www.turismo.gov.br/turismo/programas_acoes/Estruturar_os_destinos_turisticos/programa_turismo_acessivel)>, acessado em: 13/06/2014.

Admite-se, no entanto, que, mesmo que estes espaços possam ser bem avaliados, a intenção de ter no Rio de Janeiro uma referência em acessibilidade até 2016– conforme assinalado no Plano Estratégico (RIO DE JANEIRO, 2012) – não será concretizada.

E mesmo nas imediações aonde as benfeitorias vêm sendo realizadas existe uma discussão sobre os padrões a serem utilizados. A legislação Brasileira impõe condições menos severas do que o International Paralympic Committee (IPC). E, na impossibilidade de seguir as exigências do IPC, seguem-se as normas nacionais. Com isso, se observa que os padrões de acessibilidade variarão de um empreendimento para o outro, de acordo com as possibilidades locais. E o legado simbólico pode se restringir a estes espaços (não havendo replicação em outras áreas da cidade).

### 1.3 RECORTE ESPACIAL

A pesquisa iniciou sua busca tendo o município do Rio de Janeiro como recorte espacial. Neste momento inicial buscou-se conhecer os principais projetos e iniciativas voltadas para cadeirantes, a fim de contextualizar o nível de atendimento das necessidades deste grupo. A escolha desta cidade pode ser justificada não somente pelas limitações de acessibilidade relatadas por deficientes físicos em alguns eventos (com foco em inclusão) realizados na cidade nos anos de 2012 e 2013, mas, e principalmente, pelo aporte de investimentos que vem recebendo por ser a cidade que sediará parte dos jogos da Copa do Mundo FIFA de Futebol (2014) e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão (2016). Podendo, por tanto, tornar-se um espaço mais acessível e inclusivo, tendo o legado permanente baseado no Desenho Universal. As análises baseadas neste recorte encontram-se nos capítulos 6 e 7.

A título de contextualização, o município situa-se no Estado do Rio de Janeiro – parte componente de sua região metropolitana – sendo composta por 160 bairros e 33 regiões administrativas (ver mapa 1.1) (IPP, 2010)<sup>8</sup>.

Visando conhecer as condições de acesso aos PGVs relacionados aos megaeventos citados, foi escolhido o *Estádio Jornalista Mário Filho* (Maracanã), que conta com oferta de

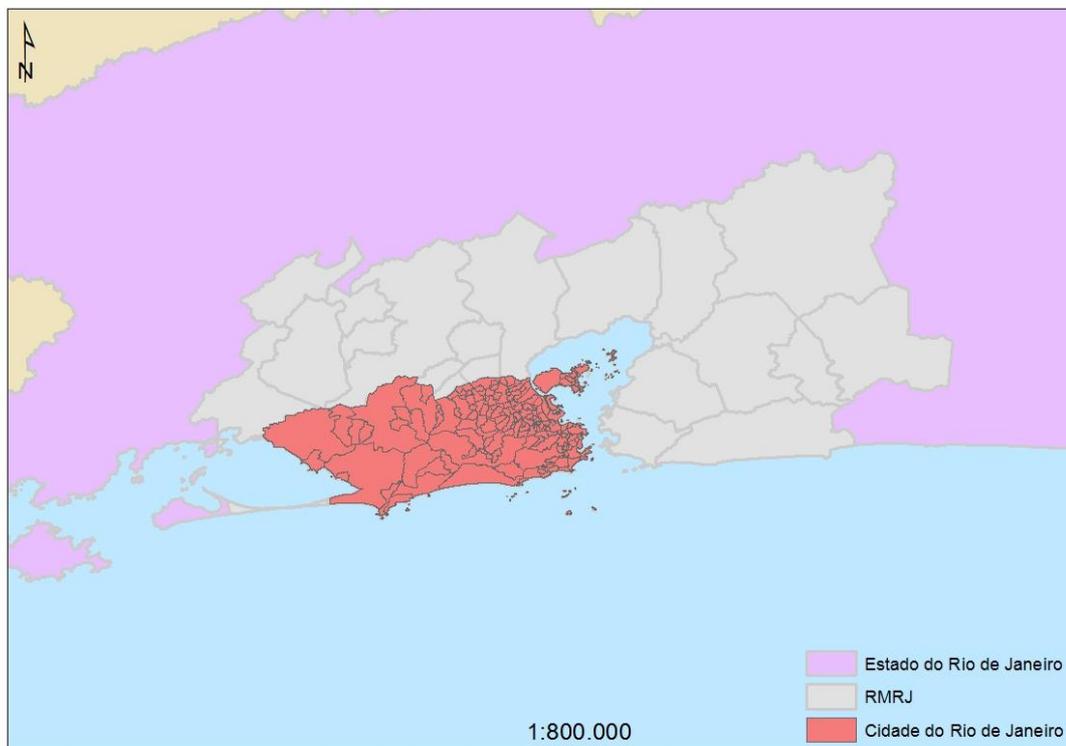
---

<sup>8</sup> Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br>>. Acesso em: 15/04/2012.

transportes públicos variada (acesso por trem, metrô ou ônibus) e se localiza no bairro do Maracanã (mapa 1.2), situado na zona Norte da cidade. É considerado um dos estádios mais importantes do país, sendo sede da final da Copa do Mundo que será realizada em 2014.

No mapa 1.2 é destacada a macrozona Tijuca, que é composta por bairros das Regiões Administrativas (RA) da Tijuca, Méier e Vila Isabel.

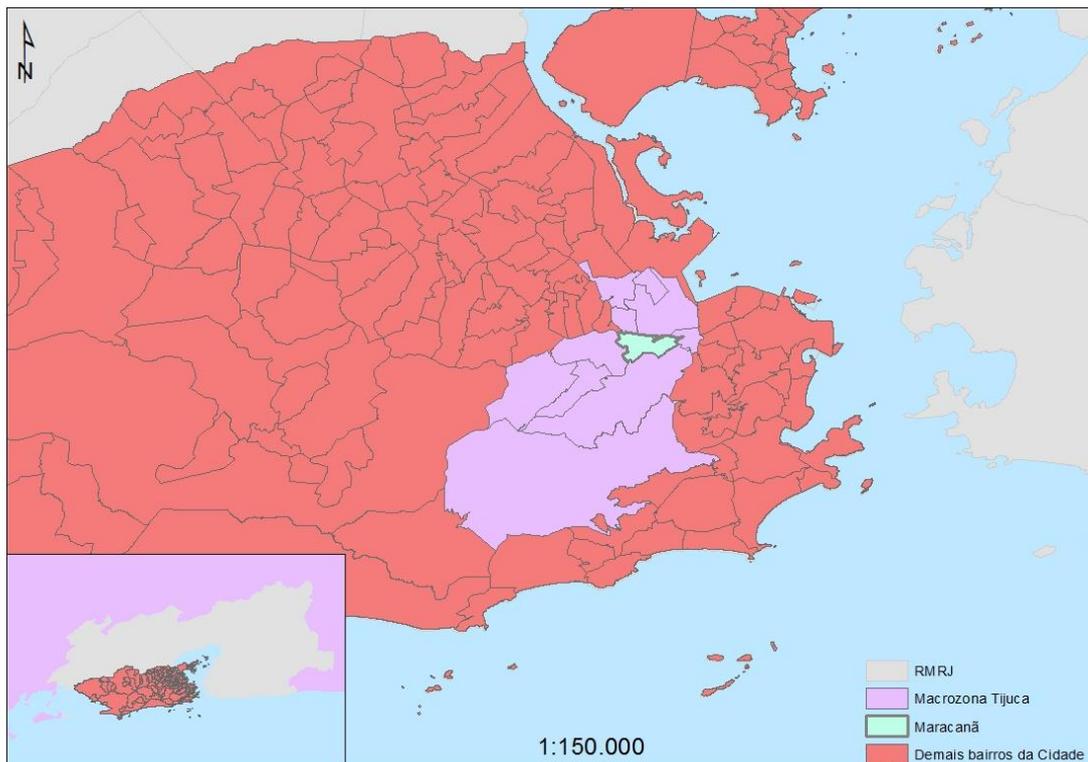
A área de influência considerada buscou abranger os pontos de parada de transportes públicos mais próximos. De acordo com especialistas entrevistado 1 km é área considerada desejável para dispersão de multidão, conforme apresenta a figura 1.1.



**Mapa 1.1:** Cidade do Rio de Janeiro e Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)

Elaboração própria.

Fonte de dados: CEPERJ, 2014; IPP, 2003.



**Mapa 1.2:** Destaque para o Bairro do Maracanã

Elaboração própria.

Fonte de dados: IPP, 2003;

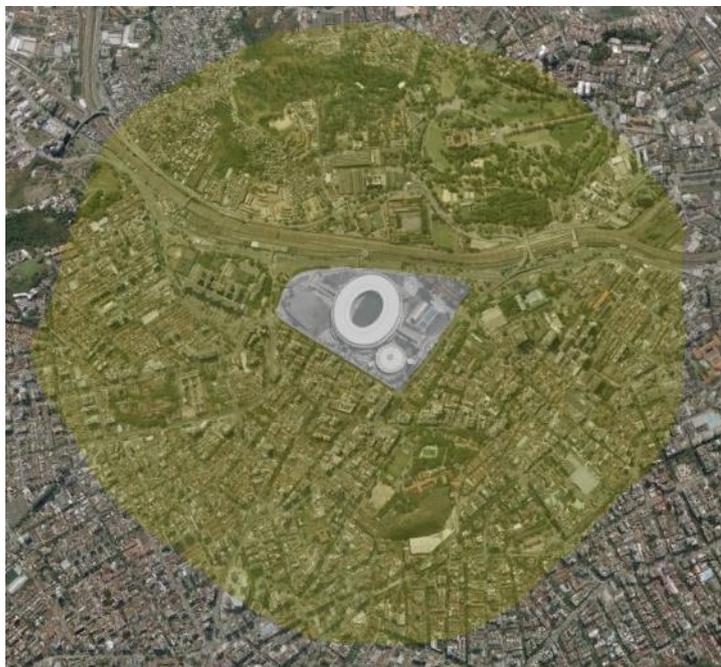


**Figura 1.1:** Maracanã e 1Km de área de influência

Fonte: Google Earth, 2009.

Considerando ser esta uma área de influência deveras extensa para a proposta aqui desenvolvida, se buscou trabalhar com o entorno imediato do Estádio do Maracanã,

delimitado em branco na Figura 1.2, que apresenta a diferença entre a área de influência total e o passeio que circunda o estádio.



**Figura1.2:** Maracanã – Área de influência e entorno imediato.

Fonte: Google Earth, 2009.

E, quando necessário, se buscou abranger os principais terminais de transportes públicos, sendo eles: As estações de Metrô do Maracanã e São Cristóvão, e as estações de trem Maracanã, Mangueira e São Cristóvão.



**Figura1.3:** Maracanã – Entorno imediato e principais estações

Fonte: Google Earth, 2009.

Desta forma, a área máxima de influência adotada chega a 720 m (distância aproximada entre a demarcação do entorno imediato e a estação de metrô de São Cristóvão).

Destarte, este trabalho busca conhecer a qualidade de serviço no entorno de PGVs voltados ao lazer, mais especificamente ao esporte, tendo como grupo analisado os cadeirantes. E para este fim, a dissertação está dividida em oito capítulos. O presente capítulo apresentou as considerações iniciais, os objetivos, as justificativas e o recorte espacial adotado. Na sequência, o capítulo 2 apresenta as principais considerações a respeito do grupo alvo do estudo. A qualidade de serviço enquanto alternativa de avaliação do ambiente urbano é discutida no capítulo 3. O capítulo 4 apresenta a proposta metodológica foco desta pesquisa. Os resultados e análises das consultas realizadas são trazidos nos capítulos 5, 6 e 7. No capítulo 5 são apresentados os resultados obtidos a partir de um levantamento de campo realizado na Copa das Confederações (2013), no entorno do estádio do Maracanã – RJ – objetivando conhecer as percepções dos cadeirantes no ambiente do megaevento. O capítulo 6 traz os resultados e análises oriundos das entrevistas em profundidade realizadas com cadeirantes e especialistas, no intuito de elencar os atributos e variáveis mais relevantes para o grupo pesquisado. Já o capítulo 7 apresenta os resultados obtidos com a consultoria realizada (via *internet*) com cadeirantes que visitaram o Estádio do Maracanã, e outras informações complementares, permitindo uma avaliação mais aprofundada das condições do entorno considerando os atributos propostos neste trabalho. As conclusões e recomendações são tratadas no oitavo e último capítulo.

Esta dissertação contém 8 apêndices e 1 anexos, a saber:

- Apêndice A –Deficiências Consideradas;
- Apêndice B –Questionário Exploratório – Aplicado na Copa das Confederações FIFA – 2013 – Maracanã;
- Apêndice C –Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE;
- Apêndice D – Roteiro de entrevista – Cadeirantes;

- Apêndice E – Roteiro de Entrevista – Especialistas;
- Apêndice F – Material complementar utilizado nas entrevistas – Cadeirantes;
- Apêndice G – Material complementar utilizado nas entrevistas – Especialistas;
- Apêndice H – Questionário de avaliação do entorno do Maracanã;
- Anexo A – *Checklist* utilizado no entorno do estádio do Maracanã.

## *Capítulo 2*

---

Pessoas com deficiência: conceitos, definições e possíveis relações com o meio urbano

## **2 PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: CONCEITOS, DEFINIÇÕES E POSSÍVEIS RELAÇÕES COM O MEIO URBANO**

Uma vez estabelecida a abordagem e tendo sido realizada uma breve contextualização dos temas relativos a este trabalho, se mostra interessante aprofundar o conhecimento dos objetos de estudo, trazendo à tona a discussão de seus principais pontos. O foco deste capítulo é permitir que o leitor tenha uma base conceitual minimamente consistente frente ao grupo estudado, possibilitando uma melhor compreensão do procedimento proposto e posterior validação, resultados e análise. Vale mencionar que o apêndice A complementa este capítulo, apresentando algumas características das deficiências aqui consideradas.

### **2.1 PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (PcD)**

O estudo das deficiências é complexo e pode ser realizado por meio de diversos prismas. Ainda que o foco do presente trabalho encontre-se na Qualidade de Serviço, é importante considerar, mesmo que superficialmente, as características das PcD que transcendem tal abordagem. Como início da apresentação é importante mencionar que a deficiência não se limita somente à questão da saúde, mas abarca também elementos ambientais e pessoais. Por isso constituem um grupo heterogêneo, com necessidades diferenciadas. Existem definições de grupos por determinadas características que podem proporcionar uma visão estereotipada e superficial frente a densidade do assunto (OMS, 2011). Entretanto, esta forma de observar o tema, em uma fase introdutória, pode ser funcional, facilitando a compreensão e permitindo uma visão geral e simplificada.

A título de introdução, é necessário mencionar a Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948, na qual se estabelece a igualdade entre todos os homens, e, logo, a equidade no tratamento das necessidades básicas de cada um. O ano de 1981 foi considerado o “Ano Internacional dedicado às Pessoas com Deficiência”, e em 1982 a Organização das Nações Unidas (ONU) cria o “Programa de Ação Mundial para as Pessoas com Deficiência” (PAMPD), com o objetivo de guiar os países no sentido de trazer equidade de oportunidades (COHEN, 1998). Outro avanço, fruto da luta de um grupo, é dado através da Carta Magna, exposta na Constituição Brasileira de 1988.

Consta na Constituição Federal que os fundamentos da nação são promover a dignidade da pessoa humana e garantir o exercício da cidadania para que não haja desigualdades sociais e sejam eliminados quaisquer preconceitos ou discriminações (Art. 1º e Art. 3º). Isto significa conceder a todos, inclusive às “pessoas portadoras de deficiência”, direitos sociais à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à segurança e à previdência social (Art. 6º). (COHEN, 1998, p: 6).

Em 1989 a responsabilidade sobre estes aspectos é transferida para os Estados e Municípios através da LEI Nº 7853. E em 1996 é desenvolvido o “Programa Nacional de Direitos Humanos”, onde o Governo reforça a Declaração Universal da ONU (COHEN, 1998). Desta forma, a legislação nacional começa a ser abrangente no trato das PcD.

Mais recentemente, o Decreto nº 3.956/2001, em seu artigo I define deficiência como:

(...) restrição física, mental ou sensorial, de natureza permanente ou transitória, que limita a capacidade de exercer uma ou mais atividades essenciais da vida diária, causada ou agravada pelo ambiente econômico e social (Brasil, 2001).

De acordo com a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde – CIF (OMS, 2003), deficiências são problemas que podem se apresentar tanto na estrutura do corpo como em suas funções. Ainda de acordo com o documento:

As deficiências de estrutura podem consistir numa anormalidade, defeito, perda ou outro desvio importante relativamente a um padrão das estruturas do corpo. (...)Do ponto de vista médico, deve-se ter em mente que as deficiências não são equivalentes às patologias subjacentes, mas sim a manifestações dessas patologias. (...) podem ser temporárias ou permanentes; progressivas, regressivas ou estáveis; intermitentes ou contínuas. O desvio em relação ao modelo baseado na população, e geralmente aceite como normal, pode ser leve ou grave e pode variar ao longo do tempo. (CIF, OMS, 2003,13).

Para GORGATTI e COSTA (2005) as deficiências podem ser divididas em cinco grupos principais, a saber: física, intelectual, visual, auditiva e múltipla. Em publicação de 2007, o Ministério das Cidades as agrupa em: físicas, intelectuais, sensoriais, orgânicas e múltiplas. Em cada uma destas categorias encontram-se uma série de deficiências que variam de acordo com a patologia ou grau da lesão.

A **Deficiência Intelectual** pode ser definida como um estado onde o funcionamento intelectual apresenta considerável redução, limitando pelo menos dois componentes do funcionamento adaptativo (comunicação, cuidados pessoais, competência doméstica, habilidades sociais, utilização de recursos comunitários, autonomia, saúde, segurança, desempenho escolar, trabalho e lazer). Podendo ser a Síndrome de Down, Síndrome de Rett, autismo, Síndrome de Williams, Síndrome do X frágil, hipotireoidismo congênito e fenilcetonúria. A **Deficiência Física** trata-se de um comprometimento motor que pode ser Paralisia Cerebral, lesão medular, espinha bífida, sequelas de poliomielite, amputação e nanismo. A **Deficiência Visual** é a redução da resposta visual podendo ser de origem congênita, adquirida ou hereditária. A **Deficiência Auditiva** é a perda da capacidade auditiva em diversos graus e níveis (que definem a severidade da deficiência – estes padrões variam de acordo com os autores que estudam esta deficiência). As duas últimas compõem o quadro das **Deficiências Sensoriais**. E a **Deficiência Múltipla** é a associação de mais de uma deficiência em um mesmo indivíduo, comprometendo sua capacidade adaptativa (FONSECA, 2008).

Conforme mencionado anteriormente, o estudo deste tema pode adquirir profundidade tal que, especialmente quando relacionado a olhares específicos (como a sociologia, o urbanismo e a psicologia, dentre outros), tornam o campo de investigação deveras extenso. Portanto, como apontado no subcapítulo 1.1, este trabalho restringiu seus esforços às deficiências que fazem necessário o uso de cadeira de rodas.

## 2.2 CADEIRANTES: PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS E SUA RELAÇÃO COM O AMBIENTE URBANO

As características individuais das Pessoas com Deficiência impõem ao espaço necessidades de adaptações com a finalidade de torna-lo acessível a todos os indivíduos. A ótica a ser adotada não deve considerar a maioria ou mesmo as minorias, mas sim buscar atender a todos simultaneamente (preferencialmente desde a concepção do projeto), conforme orienta a filosofia do Desenho Universal. A acessibilidade de deficientes foi, no entanto, negligenciada durante décadas e, atualmente os reflexos deste padrão ainda são sentidos. MEDEIROS e DINIZ (2004 *apud* FERREIRA e SANCHES, 2012) apontam o modelo social de deficiência (que trouxe a discussão da justiça social para PcD) do Reino Unido nos anos 60 como o marco inicial da reinserção destes cidadãos. Entretanto, COSENZA e RESENDE (2006), ao

abordar o “ciclo de invisibilidade” discutido por BIELER (2005), expõem que os deficientes ainda são (em grande parte) impedidos de realizar suas atividades, mantendo-se alijados da sociedade, e, por não serem vistos, não são definidos como prioridade em políticas públicas – mantendo um ciclo de exclusão e preconceito. Com relação ao conceito de Bieler, é interessante comentar a relação entre a pobreza e a deficiência, confirmada pelos dados do Banco Mundial apresentados pelo autor. Em sua fala no 1º Fórum Universitário de Acessibilidade AcessibilitArte UFRJ (2012), Izabel Maior (Fac. de Medicina/UFRJ, Ex-Secretária Nacional de Promoção dos Direitos das PcD) afirmou que tal relação se dá devido a desvalorização do profissional no mercado<sup>9</sup>.

As cidades brasileiras (de forma geral) não fogem à situação descrita no parágrafo anterior. COSENZA e RESENDE (2006), ao rememorar VAINER (2000), tratam a cidade como produto de luxo destinado a grupos específicos, excluindo uns ao passo que privilegia outros. Para as autoras, “Como consequência, os grupos que não possuem os meios para adquirir este “produto” são excluídos ou limitados nos seus direitos efetivos de cidadãos e cidadãos.” (COSENZA e RESENDE, 2006, p.27). As “consequências” podem ser observadas nos transportes públicos, nos espaços de uso coletivo, na qualidade das calçadas e nas barreiras arquitetônicas existentes, promovendo ambientes de não pertencimento (COHEN, 2006). De acordo com BROMLEY (2007), o ambiente construído limita a mobilidade de deficientes em espaços urbanos ao redor do mundo.

Para o exercício da cidadania é preciso conceber espaços e serviços que respeitem as limitações físicas (sensoriais, funcionais ou intelectuais), de forma segura e minimizando o cansaço (PRADO, 1997 *apud* FERREIRA e SANCHES, 2012). A este respeito DUARTE e COHEN (2004) apontam que as referências para projetos inclusivos devem ser o esforço e o cansaço das PcD (e não de indivíduos sem dificuldades na locomoção). A simples provisão de rampas nivelando as pistas de rolamento às calçadas não tornam determinado espaço inclusivo, mas sim adaptado (o que nem sempre garante a circulação autônoma). Quanto aos fatores ambientais a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde – CIFIS (OMS, 2003) explica:

---

<sup>9</sup>De acordo com a pesquisadora, os salários e/ou cargos ofertados não são atrativos para aqueles que possuem nível superior. Desta forma os candidatos que se apresentam tendem a ter baixo nível de instrução, fato que é utilizado como argumento pelos contratantes (profissionais não capacitados).

*Os factores ambientais* constituem o ambiente físico, social e atitudinal no qual as pessoas vivem e conduzem sua vida. Esses factores são externos aos indivíduos e podem ter uma influência positiva ou negativa sobre o seu desempenho, enquanto membros da sociedade, sobre a capacidade do indivíduo para executar acções ou tarefas, ou sobre a função ou estrutura do corpo do indivíduo. Os Factores Ambientais estão organizados na classificação tendo em vista dois níveis distintos:

(a) *Individual* – no ambiente imediato do indivíduo, englobando espaços como o domicílio, o local de trabalho e a escola. Este nível inclui as características físicas e materiais do ambiente em que o indivíduo se encontra, bem como o contacto directo com outros indivíduos, tais como, família, conhecidos, colegas e estranhos.

(b) *Social* – estruturas sociais formais e informais, serviços e regras de conduta ou sistemas na comunidade ou cultura que têm um impacto sobre os indivíduos. Este nível inclui organizações e serviços relacionados com o trabalho, com actividades na comunidade, com organismos governamentais, serviços de comunicação e de transporte e redes sociais informais, bem como, leis, regulamentos, regras formais e informais, atitudes e ideologias. (OMS, 2003, p. 17).

Os factores ambientais interagem com o corpo e influenciam em suas funções. Existem duas linhas de compreensão do tema: por um lado o “modelo médico” encara a deficiência como uma característica individual, decorrente de alguma patologia ou trauma; e por outro lado o “modelo social” avalia a deficiência como uma questão social, criada pela não integração de dada parcela (OMS, 2003). Em discussões e encontros fica a noção de que a deficiência não é uma característica do indivíduo, mas sim uma resultante da relação desses com as barreiras arquitetónicas e atitudinais (OMS, 2011). A deficiência é o atributo, a limitação compete sim ao espaço e à sociedade que tende a estereotipar por sua falta de preparo. Toda esta limitação imposta pelo meio pode agravar o quadro de saúde em determinados casos (BERTO e BARRETO, 2011; CONSENZA e RESENDE, 2006).

A Dignidade, a Autonomia e a vida Independente são considerados os três pilares do movimento das Pessoas com Deficiência. A questão da autonomia é abordada por SOUZA (2006), onde o desenvolvimento socioespacial é apresentado como consequência do aumento da justiça social (condições que permitam a satisfação das necessidades da população) e da qualidade de vida (garantia de “que a satisfação das necessidades básicas dos grupos menos privilegiados terá prioridade sobre a satisfação das necessidades não básicas dos grupos mais privilegiados” (SOUZA, 2006, p.64). E dentro desta perspectiva, a autonomia individual (factores psicológicos e políticos sobre os quais indivíduos críticos e conscientes se constituem) e a coletiva (condições que propiciem a igualdade de chances na participação e desenvolvimento social e cultural) se configuram. Em linhas gerais, o discurso reforça a importância da equidade nas oportunidades, e do respeito às características individuais (uma vez que para haver igualdade e dignidade é fundamental o direito a alteridade legítima).

No contexto social, tanto as questões referentes ao estudo e ao trabalho quanto àquelas ligadas às atividades culturais e de lazer são imprescindíveis, e são direitos assegurados pelo Estatuto da Cidade (2001). COHEN (1998) sinaliza que determinadas atividades possuem relação direta não somente com o lazer, mas também com o processo de recuperação do cadeirante (e prevenção de outras patologias). De acordo com a Declaração dos Direitos das Pessoas com Deficiência (1975), estes cidadãos tem direito a reabilitação médica e social.

Este grupo vivencia em seu cotidiano também as dificuldades que lhes são impostas pelo traçado arquitetônico da cidade, restringindo ou impedindo seu acesso e participação plena. Ignorar a importância da acessibilidade na organização espacial da cidade real, seja nos espaços públicos ou privados, é ignorar o direito de participar da vida política, social e cultural. (COSENZA e RESENDE, 2006, p. 28).

Nesta discussão, deve-se compreender a diferença existente entre a integração e a inclusão, e entre a acessibilidade e a inclusão. O processo de integração de um indivíduo o insere no ambiente e no contexto em questão, se dá em favor das PcD e sua participação, ainda que parcial. Já a inclusão visa não diferir os indivíduos em nenhuma instância, se dando em favor de todas as pessoas, em ambientes de participação ativa com inserção total (FONSECA, 2008). Nas palavras de SASSAKI (2009):

Inclusão, como um paradigma de sociedade, é o processo pelo qual os sistemas sociais comuns são tornados adequados para toda a diversidade humana - composta por etnia, raça, língua, nacionalidade, gênero, orientação sexual, deficiência e outros atributos - com a participação das próprias pessoas na formulação e execução dessas adequações. (SASSAKI, 2009,p.1).

Sobre isso, especialista da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ – expõe em entrevista concedida para a presente autora:

“(...) a gente só fala de inclusão porque a gente tem exclusão de toda ordem. Então, (...) essa relação dialética é porque ninguém está potencialmente excluído ou potencialmente incluído e ponto. Então esse processo é muito dinâmico, por isso é que a gente considera essa ‘dialeiticidade’, porque é dinâmico. Um dia você está excluído, outro dia você está incluído, e essas coisas são muito móveis mesmo, né?!” (Q. – Especialista em acessibilidade da EEFD/UFRJ).

Considerando esta visão, pode-se inferir que a acessibilidade e a inclusão possuem uma grande intercessão, na qual a primeira é pré requisito para a existência da segunda.

“(...) é um conceito muito, muito próximo da inclusão. Porque se você tem uma acessibilidade adequada, você tá proporcionando inclusão àquela pessoa. Mesmo que seja processual, mesmo que seja naquele momento. Mas... são termos pra mim muito... muito similares.” (Q. – Especialista em acessibilidade da EEFD/UFRJ).

“A acessibilidade, na verdade, é o pré-requisito para que haja inclusão.” (F. – Arquiteto especialista em acessibilidade).

No entanto, a provisão de condições acessíveis nem sempre garantem a participação ativa e incondicional. As adaptações que promovem a acessibilidade podem não oferecer as mesmas condições para todos os indivíduos e, mesmo possibilitando o acesso, não promovem a inclusão.

“Arquiteticamente a gente trabalha com acessibilidade, pelo menos aqui, em projeto. E o projeto acessível nem sempre significa que aquela pessoa vai de fato se sentir incluída. A gente pode colocar um... por exemplo, eu cito o Maracanã muitas vezes (...) Maracanã tem um cinturão de espaço pra cadeirante<sup>10</sup>. Tipo, ele tem uma área, fica um do lado do outro assim, pra cadeirante. E isso não é inclusão. É acessível mas não é incluído, tipo, ele consegue chegar, ele consegue sentar, ele consegue assistir. Mas do lado de uma outra pessoa que ele não conhece. Ele não pode escolher o lugar dele e sentar lá na frente junto com um amigo dele que não é... que anda e tudo mais. (...) Ele é acessível, ele chega, mas ele não está incluído.” (P.– Arquiteta especialista em acessibilidade).

No que tange ao respaldo legal, o Brasil é citado como um dos países com a legislação mais completa sobre os direitos das PcD. Valendo aqui mencionar o Decreto 5.296 de 3 de dezembro de 2004 – que regulamenta as leis 10.048 e 10.098, ambas do ano 2000. Tal documento trata da promoção de acessibilidade (condicionando os projetos urbanísticos e arquitetônicos ao Desenho Universal), do tratamento preferencial e da garantia de deslocamento acessível (abordando e estabelecendo prazos para a adequação dos sistemas de transportes públicos). PEREIRA *et al* (2012) apresenta um resumo dos aspectos referentes ao estudo aqui proposto, sob a ótica do Ministério das Cidades:

(...) de acordo com o SeMob (Ministério das Cidades, 2007) cabe mencionar os seguintes pontos: Quanto ao caminho percorrido pelas calçadas e vias assume-se a necessidade de suspensão das barreiras arquitetônicas; qualquer entreposto vertical não deve comprometer o espaço de deslocamento/manobra de cadeira de rodas; os

---

<sup>10</sup> Após a reforma esta condição está diferente.

elementos do percurso (rampas, escadas, dentre outros) devem seguir os padrões da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Nos edifícios públicos (...) deve haver reserva de vagas nos estacionamentos, as entradas e banheiros devem ser acessíveis, bem como as rotas de ligação entre as principais funções do empreendimento (contando com sinalização informativa). Por fim os sistemas de transportes devem seguir as normas ABNT – que no documento NBR14022 (2009) aborda as exigências referentes aos transportes públicos, considerando os pontos de parada e veículos (características físicas, segurança, informação, dentre outros aspectos) – e INMETRO. (PEREIRA *et al*, 2012, p. 4)

Contudo, apesar do arcabouço legal, o padrão de desenvolvimento não garante a autonomia e a qualidade de vida. É consenso a lacuna existente entre a legislação e a realidade, nas palavras de FERREIRA e SANCHES (2012, p.2) “(...) existe um enorme descompasso entre o que consta das normas e legislações sobre acessibilidade e a verdadeira implementação de projetos e intervenções que atendam às necessidades destas pessoas.”.

No sentido de mitigar este quadro, o Governo Federal lançou em 17 de novembro de 2011 o plano “Viver sem Limite”<sup>11</sup>, que contou com a participação de 15 Ministérios e do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência – Conade – que agregou a contribuição da sociedade civil. Está previsto o investimento de R\$ 7,6 bilhões até 2014. O foco do plano é a superação de barreiras, inclusão social e autonomia das PcD. Foi criada conjuntamente a Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos (SNAPU) para fortalecer a temática frente aos projetos da União, estados, municípios e Distrito Federal.

Trazendo a análise para a cidade do Rio de Janeiro, é possível observar que a qualidade de vida desta parcela da população segue o padrão da maior parte das grandes cidades brasileiras. Partindo da necessidade de melhorias, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro criou o Programa “Rio Acessível” (*In*: “O Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro”, RIO DE JANEIRO, 2012) que visa a construção de rampas, remoção de obstáculos, implantação de piso tátil, correção de meio-fio, revitalização das calçadas e serviços públicos atendendo às normas legais. O Rio de Janeiro está, devido à realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA (2014) e Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão (2016), tendo a oportunidade de melhorar seus padrões de acessibilidade. É presente no discurso do então atual prefeito Eduardo Paes o

---

<sup>11</sup>Disponível em: [http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield\\_generico\\_imagens-filefield-description%5D\\_0.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_0.pdf), acessado em 13.05.2013.

desejo de que a cidade se torne referência em acessibilidade e inclusão em nível mundial, o que é de suma importância para a imagem local e, em decorrência, para o setor turístico.

Contudo, para que esta oportunidade possa ser convertida em legado, é fundamental que se privilegie a infraestrutura permanente em contraponto a temporária, e que tais investimentos não sejam concentrados exclusivamente no entorno dos locais de realização dos jogos e das principais áreas de hotelaria (algumas destas zonas historicamente possuíram mais investimentos desde a criação da cidade – ABREU, 1997).

De acordo com COHEN (2006), ao citar o arquiteto Francesc Aragall (presidente da Design For All Foundation), na cidade de Barcelona a luta pelos direitos dos deficientes ganhou força em consequência dos Jogos Olímpicos de Verão de 1992, e é considerada referência em inclusão nos projetos urbanísticos. As limitações do espaço e seus impactos na realidade de deficientes físicos é observável, como anteriormente citado, em diversas cidades do mundo. Entretanto, boas práticas apontam para possibilidades no preparo social rumo a uma sociedade inclusiva (em todos os aspectos).

Considerando o grupo apresentado neste subcapítulo (2.2), entende-se que atividades capazes de mobilizar opiniões e recursos para a melhoria da qualidade de vida destes indivíduos se mostram interessantes. Neste sentido, compreender as práticas inclusivas associadas aos megaeventos esportivos pode auxiliar estudos com a finalidade de promover a justiça social e a autonomia impulsionadas por estas atividades.

### 2.3 MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E SUAS PRÁTICAS INCLUSIVAS

Os órgãos gestores de megaeventos esportivos possuem diretrizes de acessibilidade próprias. Entretanto, as medidas realizadas podem abranger toda a cidade, ou se restringir ao entorno das instalações esportivas. Este tópico pretende, portanto, apresentar algumas práticas internacionais ligadas à inclusão ou integração de deficientes físicos, além das diretrizes a serem seguidas na Cidade do Rio de Janeiro por ocasião dos Megaeventos sediados.

Conforme exposto anteriormente, o recorte espacial deste trabalho será sede parte dos Jogos da Copa do Mundo de Futebol FIFA e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. Considerando que as três entidades envolvidas (FIFA, Comitê Olímpico Internacional – COI – e Comitê Paralímpico Internacional – IPC), é sabido que o conceito de operação difere, bem como as exigências impostas sobre a cidade no que tange o acesso de PcD. De acordo com especialistas entrevistados para esta dissertação, todos os projetos que são implementados com vistas aos Jogos Olímpicos podem ser divididos em dois “modos” ou “etapas”: O modo Jogos – que considera o fluxo intenso de espectadores; e o modo Legado – que adapta as benfeitorias trazidas pelos eventos às necessidades cotidianas da área modificada.

No entanto, diferentemente do que foi observado na Cidade de Barcelona (ver seção 2.1.1), o que se planeja para o Rio de Janeiro são intervenções pontuais, dentro dos raios de influência dos estádios e ginásios aonde as atividades virão a ser realizadas, com áreas de intervenções mais ou menos profundas e não necessariamente contínuas. O pensamento que rege é o da criação de uma cultura que possa ser replicada para as demais áreas da cidade, mudando o seu conceito para o de um espaço mais amigável e inclusivo. Tendo a prefeitura a responsabilidade de intervir na infraestrutura desses espaços, e, em níveis de calçada – que, considerando a opinião da especialistas e usuários, é o maior desafio em termos de melhorias na acessibilidade – cabe aos responsáveis pelos logradouros<sup>12</sup>.

Nesses espaços definidos como escopos dos projetos que vem sendo idealizados e realizados na cidade, almeja-se a constituição de rotas acessíveis desde os sistemas de transportes públicos (que são a base do deslocamento neste tipo de evento, especialmente nos Jogos Olímpicos e Paralímpicos) até a entrada das instalações. A área considerada “ótima” para multidões gira em torno de 1 km (considerando a necessidade de dispersão); e, entendendo que se trata de uma distância extensa para se cobrir em cadeira de rodas (ainda que se venha a contar com atividades que minimizem o efeito da distância, distraindo o público), são planejados esquemas que transportem os grupos de cadeirantes dos terminais até a entrada acessível. Uma medida que pode ser mencionada foi adotada nos jogos da Copa das

---

<sup>12</sup>Buscando proporcionar a criação de uma padronização, o manual “Calçadas Cariocas” – da Secretaria de Urbanismo – apresentará os padrões a serem seguidos pelos moradores (responsáveis pelas calçadas em frente a suas casas). Tal medida, combinada a um processo de sinalização pode acarretar em mudanças fundamentais e positivas para a circulação de cadeirantes no Rio de Janeiro.

Confederações FIFA em 2013, no estádio do Maracanã, que consistia na utilização dos ônibus adaptados da Prefeitura da Cidade transportando os cadeirantes das estações de metrô até a entrada adaptada E – F (que contava com rampa e acessibilidade assistida). Entretanto, assumindo a necessidade de deslocamento por cadeira de rodas, pretende-se o desenho desses percursos “Ponto-a-ponto”, entendendo rotas acessíveis como:

(...) trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, corredores, pisos, escadas e rampas, dentre outros (Rio2016, 2013,p. 9).

Ao observar a definição apresentada, mostra-se latente a noção de inclusão, uma vez que as estruturas devem atender a todos, e não ser desenhadas para um grupo específico. E, acordando com os especialistas, no entorno das instalações vêm se buscando não segregar os indivíduos (como acontece, por exemplo, em locais onde existe uma longa rampa ao lado de uma escada. Desta forma tem-se um equipamento integrador, mas não inclusivo).

O processo de planejamento ocorre no âmbito das Secretarias, mas, grande parte do planejamento feito, não conta com a participação ativa dos usuários dos espaços e sistemas. Sendo assim, parte de um planejamento estratégico (realizado com base no conhecimento de especialistas, sem o comprometimento com uma consulta à população), que conta com manuais utilizados a fim de definir os critérios de padronização do espaço urbano. De forma ampla, preconizam trajetos com rampas suaves e calçadas lisas e livres. Mantendo o foco nos megaeventos esportivos, as condições mais exigentes são as impostas pelo Comitê Paralímpico Internacional, que exige o cumprimento de parâmetros mais rigorosos do que a legislação brasileira orienta pela Norma Técnica ABNT 9050. Vêm-se buscando atender ao guia do IPC especialmente nas áreas vizinhas às instalações, contudo, quando não é possível, segue-se a legislação nacional. As rampas são apontadas pela especialista (mencionada anteriormente) como um grande desafio, pois o IPC exige a inclinação máxima de 5%, enquanto a legislação vigente requer 8,33%, além de patamares com intervalos menores (9 metros de separação máxima entre rampas). Sobre essa condição o quadro 2.1 apresenta as

principais fontes de referência contidas no documento desenvolvido pela Rio2016™. Acredita-se que os demais espaços da cidade que venham a sofrer benfeitorias, a legislação será a base seguida<sup>13</sup>.

Neste estudo de caso (Maracanã), é possível sinalizar também que os investimentos voltados para ações diretas no ambiente de caminhada são relativamente pequenos se comparados ao orçamento de adaptação das arenas. Entretanto, quando se consideram os transportes públicos, assumindo que o deslocamento não se realiza somente do entorno ao interior do estádio, o valor se torna mais significativo.

O que atualmente se discute com relação ao legado para a população, é uma discussão recorrente em outros países sedes de eventos desse tipo. O LONDON EAST INSTITUTE (2007) produziu um documento denominado “*Lasting Legacy for London?*”, trazendo um compilado do tema para os jogos ocorridos entre os anos de 1992 e 2004. O trabalho demonstra que nem sempre a experiência olímpica é sinônimo de uma mudança radical no jeito de se pensar a cidade. Ainda de acordo com este estudo, as cidades de Sidney e Barcelona foram aquelas que, dentro do recorte temporal, melhor aproveitaram a oportunidade para transformar positivamente o seu território. Outro impacto positivo destas atividades remete à maior aderência a prática esportiva, considerando as PcD. De acordo com o HOUSE OF LORDS (2013), ainda que em proporção menor do que o observado com pessoas não deficientes, houve um crescimento no número de deficientes buscando a atividade esportiva. O documento afirma que, de acordo com pesquisa realizada pelo *Channel 4* e o *English Federations for Disabled Sport*, 8 em cada 10 deficientes se mostraram propensos a iniciar a prática esportiva após os Jogos Paralímpicos.

---

<sup>13</sup> Visando checar as reais possibilidades cariocas e oferecer soluções viáveis, a empresa Rio2016, em parceria com o Núcleo Pró-Acesso, da UFRJ, desenvolveu um guia chamado “Caderno de Diretrizes Técnicas de Acessibilidade Rio2016”.

**Quadro 2.1:** Diretrizes em acessibilidade dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão 2016

Entorno	Órgãos		
	ABNT NBR 9050	IPC	Rio 2016
Espaço de caminhada	1,20m a 1,50m de largura considerando, uma pessoa com cadeira de rodas e outra não, lado a lado e 1,50m a 1,80m considerando duas pessoas com cadeira de rodas lado a lado.	Padrão de 1,80m de largura para áreas desportivas. Mínimo de 1,00m.	Recomenda-se largura de 2,00m. Caso não seja possível, é recomendado que a largura não seja inferior a de 1,20m. Para áreas esportivas o cálculo é feito pelo Corpo de Bombeiros e Green Guide.
Rotas acessíveis	Deve conter entradas e rotas de interligação as principais funções do edifício.	Rota principal para a população no geral. Conectando transporte acessível com entrada e instalações oferecidas.	Devem interligar os serviços oferecidos em conformidade com o documento Rio 2016.
Pavimentação	Com superfície regular, firme, estável, antiderrapante e sem causar trepidações. Pode ter inclinação transversal de 2% a 3%. Inclinação longitudinal de no máximo 5%. Recomenda-se uma área externa de descanso a cada 50 m para piso com até 3% de inclinação, ou a cada 30 m, para piso de 3% a 5% de inclinação.	Deve acomodar pessoas com e sem deficiência. Eliminando perigos de tropeço ou obstáculos, oferecendo informações confiáveis. Deve ter área de descanso a cada 50m em áreas externas.	Segue a NBR 9.050/2004. Não cita áreas de descanso.
Rampas	Declividade de 5% até 12,5% (em casos especiais). De 6,25% a 8,33% deve ter área de descanso nos patamares a cada 50m de percurso. Largura mínima: 1,20m.	Declividade recomendada em casos secundários de 7,14%. O melhor declive é o de 5%. Variações destes devem ser aprovadas pelo IPC.	Cálculo de declive (NBR 9.050/2004). Recomenda largura mínima de 1,50m (Núcleo Pró-Acesso), considerando para circulação pública 1,20m (CBMERJ) e 2,00m (IPC).
Rebaixamento de calçadas para travessia	Inclinação constante e não superior a 8,33%.	Segue padrão de 5%.	Inclinação máxima de 5% (IPC), não sendo possível, adota-se inclinação de 8,33% (ABNT NBR 9.050/2004).
Corrimão	Instalados em ambos os lados da rampa. Largura de 3,0 cm e 4,5 cm com espaço livre para com a parede de 4,0 cm. Preferencialmente circulares.	Ambos os lados da rampa, superfície com 3,5 cm a 4,5 cm de diâmetro, com espaço livre de 4,5 cm a 6,0 cm da parede.	Instalados em ambos os lados da rampa (ABNT NBR 9.050). Dimensão de 3,5cm a 4,5cm caso seja circular (IPC). Espaçamento de 6cm em relação a parede.
Estacionamento	Abaixo de 10 vagas disponíveis para estacionamento, não há vagas reservadas. De 11 a 100, deve haver 1 vaga reservada. Acima de 100 deve haver 1% de vagas reservadas.	-	2% do total de vagas regulamentadas (Segundo resolução 304 do Contran).

Fonte: RIO2016™, 2013; IPC, 2013; ABNT, 2004.

**Quadro 2.2:** Características das calçadas, vias e pontos turísticos

Cidades	Características
Barcelona	·Altura mínima de 0,9m e espaço de 2,1m entre obstáculos;
	·Calçadas niveladas com a rua, com inclinação máxima de 2%;
	·Inclinação longitudinal máxima de 8% e transversal de 2%;
	·Pavimentação sólida e sem imperfeições;
Sidney	· Espaçamento mínimo de 1,8m entre obstáculos;
	· Superfícies antiderrapantes;
	· Escadas e rampas próximas;
	· Distância entre instrumentos (públicos ou não) não deve ultrapassar 60m.
Pequim	· Rampas e elevadores como alternativas às escadas;
	· Calçadas largas e bem pavimentadas nos pontos turísticos;
	· Deslocamento de cadeiras de rodas através das ciclovias.
Londres	· Faixas (acessíveis) exclusivas para pedestres;
	· Rampas antiderrapantes;
	· Calçadas lisas e bem pavimentadas.

Fonte: PEREIRA *et al* (2012)

**Quadro 2.3:** Características das instalações esportivas

Características	Cidades			
	Barcelona	Sidney	Pequim	Londres
Acesso por rampas	X		X	
Entradas acessíveis		X		X
Rotas internas acessíveis	X	X		
Banheiros adaptados	X	X	X	X
Bilheterias adaptadas				X
Acesso por rampas a bilheteria			X	
Cabines de informação adaptadas				X
Assentos adaptados	X	X	X	X
Assentos adaptados com boa visibilidade* e em todas as áreas		X		
Área destinada para cadeira de rodas			X	
Assento para acompanhantes		X		X
Vestiários adaptados	X			X
Praça de alimentação acessível		X		
Piscinas com elevadores hidráulicos	X			
Vagas no estacionamento	X	X		X
Acessibilidade assistida opcional				X

Fonte: PEREIRA *et al* (2012)

**Quadro 2.4:** Característica dos transportes públicos terrestres nas cidades estudadas

Características			Cidades			
			Barcelona	Sidney	Pequim	Londres
Rodoviário	Ônibus	Símbolo Universal sinalizando adaptações	X	X		
		Rampas retráteis	X	X		X
		Espaço reservado para cadeira de rodas	X	X	X	X
		Portas amplas		X		
		Veículos Rebaixados			X	X
		Passes livre para cadeirantes				X
		Condutores bem treinados	X	X		X
	Trans (Londres)	Entradas acessíveis sem rampas	–	–	–	X
		2 espaços reservados para cadeira de rodas	–	–	–	X
Sobre trilhos	Trem	Rampas portáteis para acessar as composições	X	X	–	X
		Bilheterias adaptadas	X	X	–	
		Banheiros adaptados estações/composições	X	X	–	X
		Elevadores e plataformas elevatórias		X	–	X
		Acessibilidade assistida		X	–	
	Metrô	Rampas portáteis para acessar as composições	X	–		
		Espaço reservado para cadeira de rodas	X	–		X
		Elevadores e plataformas elevatórias		–	X	X
		Bilheterias adaptadas		–		X
		Acessibilidade assistida	X	–	X*	x
	Monorail (Sidney)	Espaço reservado para cadeira de rodas	–	X	–	–
		Estações adaptadas	–	X	–	–
	DLR (Londres)	Sistema totalmente adaptado	–	–	–	X
		Rampas	–	–	–	X
		Plataformas elevatórias	–	–	–	X
		Distância trem-plataforma 7,5cm	–	–	–	X
Desnível trem-plataforma 5 cm		–	–	–	X	
Campainhas e alarmes acessíveis	–	–	–	X		

Fonte: PEREIRA *et al* (2012).

\*Agendada por telefone.

Considerando as Cidades de Barcelona e Sidney estudadas pelo LONDON EAST INSTITUTE (2007), e somando a estas as cidades sede dos jogos seguintes (Pequim e Londres), PEREIRA *et al* (2012) realizaram um compilado exploratório das medidas de acessibilidade ou inclusão adotadas nos sistemas de transportes públicos, nas calçadas e vias e nas instalações esportivas. Foram apresentados nos quadros 2.2, 2.3 e 2.4 os principais resultados obtidos nesse processo que consistiu no levantamento dos serviços e espaços acessíveis para cadeirantes (PEREIRA *et al*, 2012).

Com base no que foi visto neste capítulo, fica claro que o grupo escolhido, apesar de representativo, ainda se encontra alijado de muitas oportunidades. A deficiência como pauta fundamental para o desenvolvimento social vem ganhando espaço, mas ainda se observa um longo caminho até se alcançar à equidade. O Brasil atualmente conta com uma legislação abrangente no assunto, e com algumas iniciativas interessantes (como o mencionado “Viver sem limites” do Governo Federal). A aplicação destas nas principais cidades não são, no entanto, observadas, ressaltando, assim, a importância de se repensar a cidade. Os megaeventos esportivos, como observado nos exemplos internacionais expostos, podem significar uma contribuição relevante no sentido de ampliar a qualidade de vida da população com deficiência, e, notadamente, o deslocamento em cadeira de rodas.

Considerando os quadros 2.2, 2.3 e 2.4, o presente trabalho apresentará na seção 5.2.1 uma breve caracterização da acessibilidade nos sistemas de transportes públicos na Cidade do Rio de Janeiro. E no capítulo 7 as condições de caminhada no recorte da área de influência do estádio do Maracanã. Não serão, contudo, abordados o interior das instalações e os pontos turísticos.

Nesta perspectiva, um método baseado na qualidade de serviço se mostra interessante (ver capítulo 4), considerando que o mesmo pode vir a contribuir positivamente com as práticas de planejamento atualmente adotadas. E, neste sentido, se torna fundamental compreender as bases que fundamentam este tipo de pesquisa.

## *Capítulo 3*

---

Qualidade de serviço como alternativa para  
avaliação do espaço urbano sob a  
ótica inclusiva

### 3 QUALIDADE DE SERVIÇO COMO ALTERNATIVA PARA AVALIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO SOB A ÓTICA INCLUSIVA

A noção de qualidade, conforme mencionado na introdução desta dissertação, teve sua origem no contexto industrial e atualmente é amplamente utilizada em distintos setores, um dos quais o de transportes. Em uma perspectiva empresarial é considerada parte de um todo (também composto pelo custo e pela quantidade, por exemplo) e que nas últimas décadas vem assumindo certo destaque (FERREIRA e SANCHES, 2012; FONTES LIMA, 1995). De acordo com PORTUGAL (1980, *apud* CARDOSO, 2012) trata-se de um complexo conceito que através de atributos percebidos pelos usuários de determinado serviço se expressa. Em linhas gerais o termo relaciona fortemente a demanda com a oferta, sendo aquilo que no produto atende as necessidades do consumidor (JUAN 1992 *apud* FERREIRA e SANCHES, 2012). Esta definição corrobora com a aquela apresentada por MONTGOMERY (1985 *apud* CARDOSO, 2012), para quem a qualidade representa a convergência das exigências da demanda, com o produto ou serviço ofertado.

Em sua revisão bibliográfica FONTES LIMA (1995) apresenta um breve compilado de definições do termo, dentre as quais vale destacar as contribuições (com foco em oferta de serviços) de JUAN (1990), que a descreve como “adequação ao uso”; PARNASURAMAN *et al* (1985) que definem como a relação entre a percepção e a expectativa do usuário; e GRÖNROOS (1990) que confronta os anseios do consumidor aos aspectos técnicos e funcionais disponíveis.

E é sobre as noções descritas que a Qualidade de Serviço se fundamenta. Para o *Transit Capacity and Quality of Service Manual* (TRB, 2003) é a mensuração ou percepção global do passageiro, refletindo na forma como o mesmo encara a performance do sistema. Existe, em termos comparativos, uma relação de superioridade entre determinados bens (MARTÍNEZ e MARTÍNEZ, 2010). Assim como com produtos, os serviços têm sua qualidade quando aquilo que o usuário recebe está de acordo com suas necessidades e vontades. O que difere é que, de acordo com FONTES LIMA (1995), devido a intangibilidade, a avaliação de qualidade é mais difícil.

Para DELL'OLIO *et al* (2011) nestes casos a qualidade pode ser analisada considerando a qualidade percebida (usualmente utilizada em pesquisas desta natureza, que mostra ao conessor do serviço o impacto do mesmo nos usuários) e a qualidade desejada (que vai além, aprofundando no conhecimento dos desejos do grupo alvo, e permitindo o planejamento com vistas a atendê-los). Pode ser inferido que é na lacuna entre as expectativas e a oferta real que se encontram os focos de insatisfação e consequentes intervenções (STRADLING *et al*, 2007; FONTES LIMA, 1995).

Em estudos clássicos sobre transportes, como, por exemplo, o *Highway Capacity Manual* – HCM – a linha conceitual que embasa as avaliações é o Nível de Serviço. Nesta abordagem quantitativa o desempenho dos espaços de circulação (vias) é categorizado em faixas de atuação, indo de A (que simboliza uma condição ótima) até F (que representa estado crítico). Em sua edição de 2000 o HCM apresenta uma abordagem adaptada à pedestres (mantendo uma base quantitativa, conforme observado para outros modos de transporte). Na edição de 2010 os fatores considerados na avaliação da utilização das calçadas e passeios são: a velocidade da caminhada, o espaço disponível e a percepção típica do pedestre sobre a experiência da viagem (*LOS Score*). Todavia, esses critérios podem não ser apropriados haja vista que a velocidade média de caminhada não varia significativamente e uma alta taxa de ocupação da calçada não é necessariamente um problema, pois a existência de outros pedestres pode ser um estímulo pela escolha da rota (GUO e LOO, 2013). Desta forma, os critérios mais significativos utilizados com meios de deslocamento mais lentos tendem a ser diferentes daqueles tradicionalmente considerados (como a rapidez, por exemplo), além de considerar outros aspectos que correspondem ao quão atrativo determinado trecho pode vir a ser (NEVES *et al*, 2013; CARDOSO, 2012; CARRENO *et al*, 2002; FONTES LIMA, 1995). E, para obter o conhecimento destes aspectos subjetivos, é fundamental, além de incorporar tais dimensões no escopo da pesquisa, considerar a opinião dos usuários.

Neste contexto, se torna imprescindível estreitar a relação entre o pesquisador e o consumidor (do espaço, do serviço ou do produto). As experiências destes indivíduos são únicas, particulares e intangíveis (LAPIERRE *et al*, 1996). Esta aproximação permite ao estudioso conhecer os principais atributos do espaço, a avaliação que determinado grupo faz deles e, consecutivamente, apontar medidas de melhorias.

### 3.1 ATRIBUTOS

Compreender a qualidade dos atributos dos ambientes de caminhada permite o complexo estudo da qualidade de serviço nestes espaços. Estes atributos, por sua vez, se expressam a partir das percepções do grupo estudado, sinalizando para a (in)satisfação do mesmo (NEVES *et al*, 2013). Tais atributos são aspectos qualitativos de difícil mensuração devido a sua intangibilidade (abordagem subjetiva). As características da infraestrutura associadas a esses atributos são denominadas variáveis. Sobre os atributos e as variáveis (e relações entre ambos) serão tratados nos subcapítulos 3.1 e 3.2, consecutivamente.

Os atributos se constituem a partir das “sensações” (percepções) – oriundas das experiências em determinada condição – que refletem no padrão de viagens. Expressam as dimensões do ambiente de caminhada que são percebidas pelo grupo estudado, afetando em suas vivências e, consecutivamente, na percepção relativa a estes atributos. Portanto, as características da infraestrutura não são atributos, mas sim variáveis que neles interferem, por exemplo: o material utilizado nas calçadas (pedras portuguesas, concreto etc) é uma variável capaz de interferir na percepção que o cadeirante tem do atributo conforto e/ou segurança em um determinado trecho (conforme será discorrido no subcapítulo 3.2).

Estes atributos são amplamente discutidos na literatura mundial, especialmente com foco nos meios de transporte motorizados. No tocante à PcD, porém, ainda é um tema incipiente. Foi percebido durante o processo de pesquisa bibliográfica aqui desenvolvido, a carência de estudos desta natureza voltados para o deslocamento em cadeira de rodas, especialmente no Brasil, onde as condições de circulação são precárias em muitas cidades. Isto levou a autora a considerar outras formas de deslocamento, assumindo que, com as devidas adaptações, os atributos utilizados para estas outras esferas podem ser utilizados. Considerou-se, portanto:

1. Pedestres: Onde a discussão sobre a qualidade de serviço encontra-se mais avançada (quando comparados aos pedestres com deficiência). Trata-se de um grupo<sup>14</sup> que

---

<sup>14</sup> O presente trabalho não deseja separar os indivíduos de forma excludente (não inclusiva). No entanto, essa diferenciação se mostra necessária, pois somente a partir dela é que se torna possível destacar as particularidades concernentes ao deslocamento em cadeira de rodas, e propor conceitos para os atributos voltados às necessidades e vontades dos cadeirantes. Por ser um trabalho específico para este grupo, é necessário destacar o que será

usufrui do mesmo espaço de circulação que os cadeirantes e, portanto, tendem a convergir em atributos e variáveis que os expressam;

2. Transportes motorizados: Devido à maior quantidade de trabalhos disponíveis. Se optou por considerar (ainda que em menor grau) pois certos atributos não usualmente mencionados nos estudos direcionados à PcD e pedestres, se mostraram interessantes e foram aqui incluídos.

Para clarificar o exposto, o quadro 3.1 apresenta a revisão bibliográfica desenvolvida sobre este tópico (qualidade de serviço), e traz a relação de trabalhos consultados destinados a cada grupo.

Dos textos considerados apenas quatro não são artigos científicos: AGUIAR (2010) e CARDOSO (2012) são teses de doutorado, VASCONCELLOS (2001) um livro e TRB (2003) um manual. A seta localizada na coluna “aprofundamento” refere-se à relação do trabalho com o tema estudado e ao aprofundamento dado devido à maior relação com o objetivo do trabalho.

Considerando os trabalhos contidos no quadro 3.1, foram compilados os atributos que mostraram maior significância considerando o presente objetivo. Os atributos (e definições) contidos nos textos apresentados foram filtrados considerando: A noção de atributos aqui adotada e a aplicabilidade ao caso de cadeirantes.

---

aproveitado de trabalhos direcionados aos pedestres (grupo mais amplo, que abarca inclusive PcD, sem, no entanto, o devido aprofundamento).

**Quadro 3.1:** Relação de trabalhos consultados por grupo de interesse

Aprofundamento <sup>1</sup>	Temas	Autores
Mais aprofundado	PcD	Ferreira e Sanches, 2012
		Aguiar, 2010
		Salvador, 2010
		Cohen <i>et al</i> , 2009
		Keppe Jr., 2008
		Ferreira e Sanches, 2007
		Ferreira e Sanches, 2005
	Pedestres	Neves <i>et al</i> , 2013
		Guo e Loo, 2013
		Theodorakis <sup>2</sup> <i>et al</i> , 20013
		Londoño e Herz, 2012
		Gomes <i>et al</i> , 2011
		Kelly <i>et al</i> , 2011
		Maghelal e Capp, 2011
		Montemurro <i>et al</i> , 2011
		Parra <i>et al</i> , 2011
		Ferreira e Sanches, 2010
		Hallal <i>et al</i> , 2010
		Leslie <i>et al</i> , 2005
		Humpel <i>et al</i> , 2004a
		Humpel <i>et al</i> , 2004b
Owen <i>et al</i> , 2004		
Kirtland <i>et al</i> , 2003		
Carreno <i>et al</i> , 2002		
Ferreira e Sanches, 2001		
Modos Motorizados	Cardoso, 2012	
	Stradling <i>et al</i> , 2007	
	Wee, 2011	
	Acker <i>et al</i> , 2011	
	Dell'Olio <i>et al</i> , 2011	
	TRB, 2003	
Mais superficial	Vasconcellos, 2001	

<sup>1</sup> Grau de aprofundamento durante a pesquisa;

<sup>2</sup> Específico sobre espectadores de megaeventos esportivos.

Apresentar-se-á as definições desenvolvidas com base nos trabalhos consultados (foram considerados nas definições desenvolvidas manuais e legislação que de alguma forma contemplam um ou mais atributos considerados. Com base nestas referências e nos textos apresentados no quadro 3.1 se buscou apresentar definições relacionadas à realidade dos

cadeirantes). Posteriormente, um quadro (3.2) com os autores (mostrados no quadro 3.1) que consideraram cada um desses atributos:

**Acessibilidade (1):** É definida pela facilidade com a qual os locais e atividades podem ser acessados pelos indivíduos, considerando sua diversidade (AGUIAR, 2010; KWAN E WEBER, 2008). Para VASCONCELLOS “(...) pode ser medida pelo número e pela natureza dos destinos (desejados) que podem ser alcançados por uma pessoa.” (VASCONCELLOS, 2000, p. 27). Já de acordo com o DECRETO nº 5296 (2004), acessibilidade é uma “condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida” (BRASIL, 2004, CAP III, art. 8º). Por tratar de um grupo cujas especificidades alteram a relação com o espaço em diversas ordens, mostra-se fundamental considerar as dimensões deste atributo. Para SASSAKI (2009) é uma facilidade que deseja observar em qualquer contexto, e tem 6 dimensões (arquitetônica, comunicacional, metodológica, instrumental, programática e atitudinal), e destas, considerando o objetivo desta dissertação, se destaca: Arquitetônica – trata das facilidades que a infraestrutura traz aos deficientes, com espaços sem barreiras; Comunicacional – onde para o autor trata das barreiras na comunicação entre as pessoas, e, neste sentido, acrescenta-se aqui a facilidade de acesso à informação (de forma geral); e Atitudinal – que fala do tratamento sem preconceitos e discriminação).

**Atratividade (2):** Este atributo se refere a condições que tornam o espaço atraente, estimulando a circulação de pessoas. Engloba as condições estéticas, sociais, de conservação e facilidades recreacionais do ambiente de circulação. Considera também as sensações provenientes destes espaços, passíveis de estimular a caminhada (Ambiência) (NEVES *et al*, 2013; COHEN *et al*, 2009; KEPPE JR., 2008; KIRTLAND *et al*, 2003; CARRENO *et al*, 2002). Em termos mais amplos, refere-se às condições gerais do percurso percebidas pelos cadeirantes – o que KEPPE JR. (2008) nomeia como “ambiente”. No foro social contempla a presença de pessoas e ambientes propícios ao convívio.

**Conforto (3):** Trata da sensação de bem-estar em determinado ambiente. Considera as características presentes no espaço que possam gerar desconforto. Relaciona-se, no caso dos cadeirantes, com a manutenção/material da superfície, – (FERREIRA e SANCHES, 2001; FERREIRA e SANCHES, 2010) – organização do espaço (sem comércio ou entraves que tornem necessário contornar). Abrange também a exposição a algumas externalidades urbanas como poluição sonora e do ar, ou naturais como o clima (CARDOSO, 2012; KEPPE JR., 2008; STRADLING, 2007).

**Confiabilidade (4):** Relaciona a certeza da realização das atividades com as noções de tempo, previsibilidade (CARDOSO, 2006; MURALHA, 1990). Considera também a possibilidade de independência na realização do trajeto.

**Conveniência (5):** Em ambientes de circulação se refere à rotas eficientes. Trata das facilidades oferecidas pelo traçado urbano, e das oportunidades disponíveis (NEVES *et al*, 2013; HUMPEL *et al*, 2004).

**Rapidez (6):** Trata da velocidade com a qual o percurso pode ser realizado, influenciando na escolha por determinada rota.

**Segurança de tráfego (7):** Refere-se à possibilidade de conflito entre os cadeirantes e veículos, pedestres ou ciclistas. Tem relação com a prevenção de acidentes (NEVES *et al*, 2013; FERREIRA e SANCHES, 2012; KELLY, *et al*, 2011; PARRA *et al*, 2011; MAGHELAL e CAPP, 2011; MONTEMURRO *et al*, 2011; HALLAL *et al*, 2010; FERREIRA e SANCHES, *et al*, 2010; LESLIE *et al*, 2005; OWEN *et al*, 2004; CARRENO *et al*, 2002).

**Segurança urbana (8):** Refere-se ao risco de ocorrência de crimes, ataques e quedas ou contaminação (THEODORAKIS *et al*, 2013; GOMES *et al*, 2011; PARRA *et al*, 2011; HALLAL *et al*, 2010; LESLIE *et al*, 2005; MAGHELAL e CAPP, 2011; MONTEMURRO *et al*, 2011; FERREIRA e SANCHES, 2010).

**Quadro 3.2:** Atributos e autores que os consideraram

Temas	Autores	Atributos							
		1	2	3	4	5	6	7	8
PcD	Ferreira e Sanches, 2012	X						X	
	Aguiar, 2010	X							
	Cohen <i>et al</i> , 2009	X	X						
	Keppe Jr., 2008		X	X				X	
	Ferreira e Sanches, 2007	X							
	Kocleman <i>et al</i> , 2000			X					
Pedestres	Neves <i>et al</i> , 2013	X	X	X		X		X	X
	Theodorakis <sup>2</sup> <i>et al</i> , 20013	X	X						X
	Londoño e Herz, 2012			X				X	
	Gomes <i>et al</i> , 2011	X							X
	Kelly <i>et al</i> , 2011								X
	Maghelal e Capp, 2011							X	X
	Montemurro <i>et al</i> , 2011	X	X					X	X
	Parra <i>et al</i> , 2011	X	X					X	X
	Ferreira e Sanches, 2010	X	X					X	X
	Hallal <i>et al</i> , 2010		X					X	X
	Leslie <i>et al</i> , 2005	X	X					X	X
	Humpel <i>et al</i> , 2004 <sup>a</sup>	X	X			X		X	
	Humpel <i>et al</i> , 2004b	X	X					X	
	Owen <i>et al</i> , 2004	X	X			X		X	
	Eyler, 2003							X	
	King, 2003					X			
	Carreno <i>et al</i> , 2002		X	X		X		X	X
	Carnegie, 2002		X						
	Giles-Corti, 2002	X	X					X	
	Ferreira e Sanches, 2001		X					X	X
Ball, 2001		X			X				
Hovell, 1992					X				
Modos Motorizados	Cardoso, 2012	X		X	X		X		X
	Stradling <i>et al</i> , 2007	X		X	X		X		X
	Wee, 2011	X							
	Dell'Ollio <i>et al</i> , 2011			X		X		X	
	TRB, 2003			X		X		X	X
	Vasconcellos, 2001	X		X			X*	X	

\* Tempo de deslocamento.

Nota: Os textos Eyler (2003), King (2003), Carnegie (2002), Guiles-Corti (2002), Ball (2001) e Hovell (1992) compõem o compilado de Owen *et al* (2004). E Kocleman *et al* (2000) é citado por Ferreira e Sanches (2005).

Observa-se, com base no quadro 3.2, que dos textos considerados sobre PcD dois não foram incluídos (SALVADOR, 2010; FERREIRA e SANCHES, 2005). Isso se deve ao fato de que

estes trabalhos não contemplam características aqui entendidas como atributos. Suas contribuições estão contidas no quadro 3.3 (subcapítulo3.2). Levando em conta aqueles citados nos quadros 3.1 e 3.2 observa-se que o atributo de maior relevância é a Acessibilidade. Isso se justifica, pois, frente às dificuldades enfrentadas pelo grupo, as demais dimensões podem tornar-se mais supérfluas.

Os atributos considerados contemplam a diversidade dos pedestres (com ou sem deficiência). No entanto, a observação do quadro 3.2 (bem como de suas definições) se observa que algumas características das PcD física precisam ser melhor trabalhadas com vistas ao desenvolvimento de atributo mais íntimas à realidade destes indivíduos. Tratar da interferência do ambiente na liberdade e na sensação de felicidade (ligada à qualidade de vida) é uma faceta pouco trabalhada e que merece certo destaque. Acredita-se que a pesquisa em profundidade pode aprimorar estas conceituações – orientandas aos cadeirantes – bem como trazer indícios da relevância da autonomia enquanto atributo.

### 3.2 VARIÁVEIS E SUAS RELAÇÕES COM OS ATRIBUTOS

Partindo do conceito de atributos trabalhados no subcapítulo 3.1, onde estes são aspectos intangíveis obtidos a partir da percepção dos usuários de determinado serviço, pode-se definir, em linhas gerais, que as variáveis correspondem às características tangíveis que os definem e estão presentes no ambiente de caminhada.

As variáveis são, assim, condições de caminhabilidade nas quais é possível realizar intervenções a fim de melhorar a avaliação do atributo e, consecutivamente, a qualidade do serviço oferecido. Sob uma ótica mercantil, caracterizam os focos de melhorias, aumentando a competitividade de determinado produto no mercado. Em serviços privados, como os sistemas de transportes públicos, por exemplo, a competição acarreta na necessidade de minimizar os problemas relativos à qualidade<sup>15</sup> (CARDOSO, 2012). Contudo, ao tratar de espaços de circulação, outros interesses envolvidos (seja em escala individual: responsáveis pelos logradouros – que respondem pela qualidade das calçadas; seja no âmbito de megaeventos: intervenções públicas e privadas), acabam por dificultar a execução de

---

<sup>15</sup> O que inclui o investimento em pesquisas (e métodos) capazes de apontar os focos para intervenções (CARDOSO, 2012).

benfeitorias direcionadas aos transeuntes. Vale destacar que a oferta nestes espaços engloba tanto a infraestrutura (como calçadas, por exemplo), quanto os serviços fornecidos (como o policiamento).

Acredita-se que conhecer as variáveis mais problemáticas dos espaços de circulação pode canalizar os investimentos destinados a eles (no caso desta dissertação, o entorno de PGVs ligados à realização de competições esportivas). Levando em conta os textos consultados nesta etapa (quadro 3.1) foram reunidas as variáveis que se enquadravam considerando as particularidades dos cadeirantes. Vale destacar que em parte do material consultado algumas características de interesse não eram denominadas “variáveis” ou relacionadas aos atributos, mas, ainda assim, compõem o quadro aqui apresentado, dada a sua função e relevância.

O quadro 3.3 mostra as variáveis compiladas relacionadas aos atributos apresentados no subcapítulo 3.1. A fim de indicar suas fontes, os textos que abordam uma ou mais das variáveis apresentadas (por atributos) são também apontados.

Partindo das variáveis apresentadas no quadro 3.3, se buscou estabelecer uma proposta mais sucinta, facilitando a execução do trabalho pretendido. Desta forma, procurou-se conservar as variáveis mais significativas, e organizar aquelas com significados próximos, a fim de evitar repetições e trabalhar com um número não extenso de variáveis. Com isso, foram desenvolvidas variáveis mais abrangentes (capazes de agregar duas ou mais variáveis contidas no quadro 3.3), e, dentro das possibilidades, mais relacionadas ao grupo estudado (mantendo a relação com a revisão realizada).

Para a apresentação das variáveis elencadas a partir da revisão da literatura, optou-se por duas formas: Inicialmente elas serão apresentadas de acordo com as suas naturezas. Isso significa que as mesmas foram agrupadas em função de como estão inseridas no ambiente de caminhada. Assim, o quadro 3.4 mostra o agrupamento realizado em 7 aspectos: Características da área, serviços, ambiente, calçadas (destaque dado em função de se tratar de cadeirantes), travessias e conflitos entre transeuntes, ambiente social e aspectos subjetivos. Posteriormente, as variáveis apresentadas são dispostas relacionadas aos atributos (quadro 3.5).

**Quadro 3.3:** Variáveis relacionadas aos atributos (e autores)

Atributos	Variáveis	Autores
Acessibilidade	Existência de Calçadas, material da superfície da calçada, largura da calçada, qualidade das calçadas, manutenção da superfície, perfil longitudinal da calçada, desníveis, rampas, ladeiras (topografia), barreiras, proximidade com travessias, adequação das travessias, faixas elevadas para travessia, facilidade de acesso, rotas acessíveis, rotas alternativas, rotas funcionais, caminhabilidade universal, orientação (placas e sinalização), comprimento da trilha de caminhada, distância até o começo da trilha, qualidade global do bairro para caminhada, índice de composição física do ambiente, densidade residencial, uso do solo misto, acesso à comércio e serviços, acesso ao lazer (praias, rios etc), acesso à áreas abertas, facilidades, acesso por automóveis e transportes públicos, facilidades multimodais, estacionamento.	Neves et al, 2013; Theodorakis et al, 2013; Ferreira e Sanches, 2012; Cardoso et al, 2012; Acker <i>et al</i> , 2011; Gomes et al, 2011; Kelly et al, 2011; Parra et al, 2011; Montemurro et al, 2011; Maghelal e Capp, 2011; Wee, 2011; Salvador et al, 2010; Ferreira e Sanches, 2010; Hallal et al, 2010; Ferreira e Sanches, 2007; Straddling et al, 2007; Leslie et al, 2005; Ferreira e Sanches, 2005; Humpel et al, 2004; TRB, 2003; Eyler, 2003; Giles-Corti, 2003; King, 2003; Humpel et al, 2003; Kirtland et al, 2003; Carreno et al, 2002; Giles-Corti, 2002; Ferreira e Sanches, 2001; Browson, 2000; Hovell, 1992;
Atratividade	Sociabilidade (pessoas do bairro, ambiente movimentado, ambiente propício para conversas e atividades em grupo), aparência física, limpeza, presença de lixeiras, estética, ambiente, clima, presença de esgoto a céu aberto, cenário, arborização, facilidades recreacionais, áreas verdes, arquitetura atrativa, coisas interessantes para ver ao longo do percurso, espaços livre de desordem e vandalismo.	Neves et al, 2013; Guo e Loo, 2013; Theodorakis et al, 2013; Ferreira e Sanches, 2012; Acker <i>et al</i> , 2011; Montemurro et al, 2011; Maghelal e Capp, 2011; Parra <i>et al</i> , 2011; Kelly et al, 2011; Salvador et al, 2010; Ferreira e Sanches, 2010; Hallal et al, 2010; Ferreira e Sanches, 2007; Leslie et al, 2005; Ferreira e Sanches, 2005; Humpel <i>et al</i> , 2004; Humpel, 2003; Kirtland et al, 2003; Eyler, 2003; Carreno <i>et al</i> , 2002; Hovell, 1992.
Conforto	Poluição do ar, exposição a ruídos, grau de acessibilidade da rota, Inclinação longitudinal e transversal, condições do pavimento, subidas e descidas, conservação da superfície, material das calçadas, revestimento do pavimento, locais para pausa e descanso, sombra e proteção contra o sol e a chuva.	Neves et al, 2013; Cardoso, 2012; Maghelal e Capp, 2011; Ferreira e Sanches, 2010; Keppe Jr., 2008; Straddling, 2007; Leslie et al, 2005; Carreno et al, 2002; Kocleman et al, 2000; Vasconcellos, 2000.
Confiabilidade	Certeza de realização em tempo e espaço previstos.	Cardoso, 2012; Straddling, 2007.
Conveniência	Espaço para circular livremente, nível de multidão, obstáculos, conectividade, possibilidade de caminhada até o destino, poucas ruas sem saída, rotas a pé conectando ruas sem saída, pequenas distâncias entre intersecções, rotas alternativas.	Neves et al, 2013; Maghelal e Capp, 2011; Montemurro et al, 2011; Kelly <i>et al</i> , 2011; Leslie et al, 2005; King, 2003; Carreno <i>et al</i> , 2002.
Rapidez	Velocidade do deslocamento, tempo de deslocamento	Cardoso, 2012; Parra et al, 2011; Straddling, 2007; Vasconcellos, 2000.

Atributos	Variáveis	Autores
Segurança de Tráfego	Tráfego do entorno (volume), velocidade do tráfego, interferência do tráfego na caminhada, percepção da segurança pelo tráfego adjacente, largura da pista de rolamento, número de travessias, facilidade para atravessar, cruzamentos seguros, sinalização, rebaixamento das calçadas, percepção da aproximação de veículos, fluxo de veículos nas intersecções, separação entre pista de rolamento e calçada com grama ou canteiro, calçadas inseguras (buracos), dificuldade para caminhar, baixa velocidade de caminhada, motoristas que respeitam as leis, visibilidade.	Neves et al, 2013; Ferreira e Sanches, 2012; Gomes et al, 2011; Kelly et al, 2011; Parra et al, 2011; Maghelal e Capp, 2011; Montemurro et al, 2011; Salvador et al, 2010; Hallal et al, 2010; Keppe Jr., 2008; Leslie et al, 2005; Eyler, 2003; Giles-Corti, 2003; Humpel, 2003; Carreno et al, 2002; Kocleman et al, 2000; Vasconcellos, 2000.
Segurança Urbana	Sensação de segurança no entorno do estádio, índice de criminalidade, tráfico, iluminação noturna, percepção de segurança na circulação durante o dia ou a noite, vandalismo, policiamento, animais e risco de queda.	Neves et al, 2013; Theodorakis et al, 2013; Cardoso, 2012; Gomes et al, 2011; Parra et al, 2011; Maghelal e Capp, 2011; Ferreira e Sanches, 2010; Salvador et al, 2010; Straddling et al, 2007; Leslie et al, 2005; Eyler, 2003; TRB, 2003; Carreno et al, 2002; Montemurro et al, 2011.

Fonte complementar do quadro 3.2: Salvador et al, 2010; Ferreira e Sanches, 2005.

**Quadro 3.4:** Variáveis agrupadas

Agrupamento	Variáveis
Características da área	Diversidade e proximidade de estabelecimentos e atividades (comércio, residências, lazer, escola etc)
	Proximidade com travessias
	Conectividade dos caminhos (rotas acessíveis)
	Facilidade de atingir os destinos desejados
	Rotas Alternativas
	Espaço livre para circulação
Serviços	Placas e sinais legíveis e bem localizadas (fácil visualização)
	Limpeza
	Policimento
	Iluminação
Ambiente	Estética
	Clima
	Topografia
	Arborização
	Proteção contra o sol/chuva
	Poluição (do ar ou sonora)
	Animais
Calçadas	Existência de calçada
	Largura da calçada
	Inclinação da calçada
	Perfil longitudinal (perfil ao longo da calçada)
	Material da superfície da calçada (placas de concreto, pedra portuguesa,asfaltoetc).
	Rebaixamento (meio fio)
	Manutenção da calçada
	Presença de obstáculos na calçada (barreiras)
	Entrada de estacionamentos
	Existência e Facilidade de utilização das Rampas

Agrupamento	Variáveis
Travessias e Conflitos entre transeuntes	Adequação das travessias (Sinalização, faixa de pedestres, lombadas nivelando a pista de rolamento à calçada etc)
	Respeito nas travessias (Tendência dos motoristas pararem no sinal)
	Largura da pista de rolamento
	Fluxo de veículos na interseção
	Velocidade média dos veículos
	Distância da separação Calçada / Veículos
	Existência de ciclovias
Ambiente social	Acessibilidade Assistida (Auxílio de terceiro para transpor obstáculos)
	Presença de pessoas nas ruas
	Existência de áreas de convívio social
Aspectos subjetivos	Previsibilidade do tempo gasto para acessar o destino
	Previsibilidade das barreiras ou rotas acessíveis
	Previsibilidade do esforço despendido

Por fim, as relações traçadas entre os atributos e as variáveis consideradas são, conforme comentado, apresentadas no quadro 3.5, na sequência. Desta forma é possível avaliar também a relação existente entre cada atributo e os aspectos do ambiente de caminhada (considerando os quadros 3.4 e 3.5). Valendo mencionar que a mesma variável pode atender a mais de um atributo (conforme será observado).

**Quadro 3.5:** Variáveis agrupadas

Atributos	Variáveis
Acessibilidade	Diversidade e proximidade de estabelecimentos e atividades (comércio, residências, lazer, escola etc)
	Proximidade com travessias
	Facilidade de atingir os destinos desejados
	Conectividade dos caminhos (rotas acessíveis)
	Rotas Alternativas
	Placas e sinais legíveis e bem localizados (fácil visualização)
	Topografia
	Existência de calçada
	Largura da calçada
	Inclinação da calçada
	Perfil longitudinal (perfil ao longo da calçada)
	Material da superfície da calçada (Placas de concreto, pedra portuguesa,asfalto etc).
	Rebaixamento (meio fio)
	Manutenção da calçada
	Presença de obstáculos na calçada (Barreiras)
	Entrada de estacionamentos
	Existência e Facilidade de utilização das Rampas
	Adequação das travessias (Sinalização, faixa de pedestres, <i>speedtables</i> nivelando a pista de rolamento à calçada, guias rebaixadas etc)
Atratividade	Limpeza
	Estética
	Clima
	Arborização
	Acessibilidade Assistida (Auxílio de terceiro para transpor obstáculos)
	Presença de pessoas nas ruas
	Existência de áreas de convívio social
	Espaço livre para circulação

Atributos	Variáveis
Conforto	Proteção contra o sol/chuva
	Inclinação da calçada
	Perfil longitudinal (perfil ao longo da calçada)
	Material da superfície da calçada(Placas de concreto, pedra portuguesa,asfaltoetc).
	Manutenção da calçada
	Existência e Facilidade de utilização das Rampas
	Poluição (do ar ou sonora)
Confiabilidade	Previsibilidade do tempo gasto para acessar o destino
	Previsibilidade das barreiras ou rotas acessíveis
	Previsibilidade do esforço despendido
Conveniência	Diversidade e proximidade de estabelecimentos e atividades (comércio, residências, lazer, escola etc)
	Conectividade dos caminhos (rotas acessíveis)
	Rotas Alternativas
	Presença de obstáculos na calçada (Barreiras)
	Espaço livre para circulação
Rapidez	Conectividade dos caminhos (rotas acessíveis)
	Diversidade e proximidade de estabelecimentos e atividades (comércio, residências, lazer, escola etc)
Segurança de Tráfego	Placas e sinais legíveis e bem localizadas (fácil visualização)
	Respeito nas travessias (Tendência dos motoristas pararem no sinal)
	Largura da pista de rolamento
	Fluxo de veículos na interseção
	Velocidade média dos veículos
	Distância da separação Calçada / Veículos
	Existência de ciclovias
Segurança Urbana	Policimento
	Iluminação
	Presença de pessoas nas ruas
	Animais

Com base na bibliografia consultada e na opção pela qualidade de serviço, desenvolver-se-á uma proposta que considere as vivências e opiniões de cadeirantes residentes na Cidade do Rio de Janeiro, na tentativa de propor um método que aproxime a tomada de decisões dos usuários. A apresentação de um procedimento se mostra relevante frente a pequena participação popular em pesquisas destinadas à geração de políticas e medidas que contemplem a acessibilidade e a inclusão. A proposta trazida tem natureza qualitativa e exploratória, podendo auxiliar na sistematização do acesso e tratamento da informação. Tendo como foco o desenvolvimento socioespacial afinado aos desejos de grupos com condições específicas.

## Capítulo 4

---

### Qualidade de serviço para cadeirantes: Uma proposta metodológica

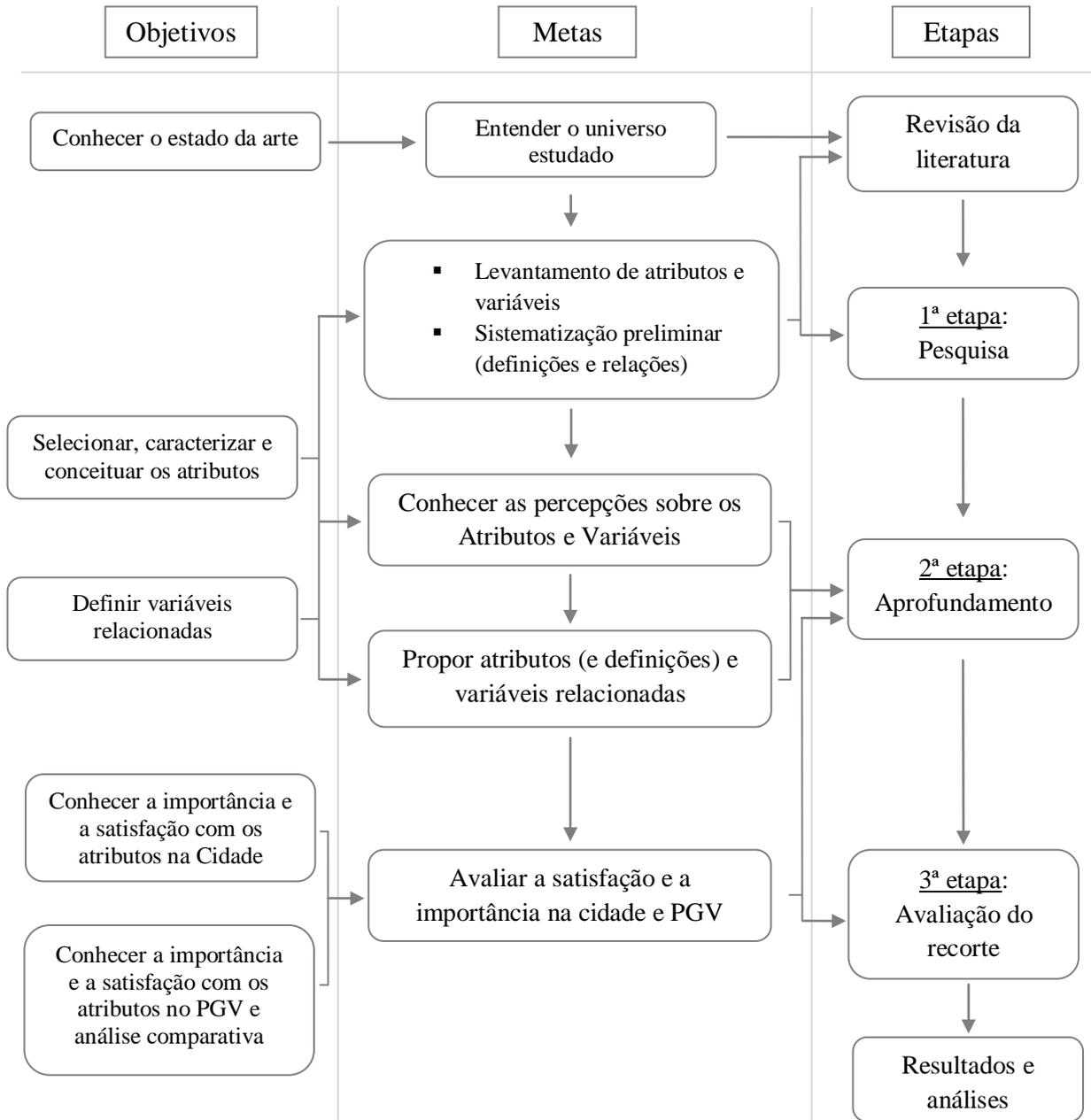
#### **4 QUALIDADE DE SERVIÇO PARA CADEIRANTES: UMA PROPOSTA METODOLÓGICA**

Com base no que foi apresentado nos capítulos 2 e 3, é possível notar que por um lado o ambiente urbano ainda se mostra hostil, limitando o acesso de deficientes físicos. E, por outro, a qualidade de serviço pode ser uma vertente capaz de relacionar os desejos dos cidadãos à prática de gestão e planejamento. Entendendo que o estudo desses dois temas (cadeirantes e qualidade de serviço) de forma relacionada ainda carece ser explorada e considerando a potencialidade dessa relação em função do aumento da qualidade de vida, percebe-se a necessidade de sistematização das etapas percorridas, a partir de um procedimento metodológico. Com o anseio de alcançar os objetivos propostos por esta dissertação, o procedimento apresentado neste capítulo foi desenvolvido buscando ser também aplicável em outros contextos de estudo. Desta forma, pretende direcionar trabalhos com mesmo foco no sentido de obter dados de interesse e organizá-los de forma a produzir informações capazes de orientar a oferta de infraestrutura e serviços.

A proposta que será apresentada visa conhecer a percepção do grupo escolhido (neste caso, cadeirantes) sobre a cidade onde reside e sobre um recorte específico, que se queira avaliar (neste trabalho temos a Cidade do Rio de Janeiro e o Maracanã). Posteriormente permite, através dos resultados obtidos, uma análise comparativa entre estes espaços, sinalizando o que deve ser melhorado em cada um dos recortes. Sua estrutura é gradativa, articulando técnicas usuais com vistas a alcançar os objetivos pretendidos.

A natureza do procedimento apresentado é qualitativa e exploratória. Dentro do contexto estudado este tipo de pesquisa se mostra interessante, pois a pesquisa exploratória objetiva clarificar o problema e indicar tendências. Isso se dá, pois a amostra geralmente é pouco representativa e o processo de pesquisa flexível (MALHOTRA, 2006). Ainda de acordo com MALHOTRA (2006), a pesquisa qualitativa pode ser entendida como uma “Metodologia de pesquisa não-estruturada e exploratória baseada em pequenas amostras que proporciona percepções e compreensão do contexto do problema” (MALHOTRA, 2006: p. 155).

Nesta perspectiva, é fundamental compreender as metas que devem ser alcançadas. Um panorama esquemático contendo as metas associadas aos objetivos e as etapas necessárias para alcançá-las, são apresentadas na figura 4.1. Posteriormente, a figura 4.2 trará os objetivos das etapas recomendadas e as técnicas sugeridas serão apresentadas na sequência.



**Figura 4.1:** Objetivos, Metas e etapas da pesquisa.

As metas apresentadas na figura 4.1 estão intimamente relacionadas com os objetivos desta dissertação (desta forma, se entende que, em outros contextos, ajustes devem ser feitos sempre que necessário). Assim, serão expostas de forma mais detalhada as etapas seguidas

nesta pesquisa. Vale ressaltar que a exibição que segue traz as características gerais deste trabalho bem como as técnicas utilizadas. Quando interessante, outras opções são apresentadas a fim de demonstrar abordagens eficazes para o objetivo geral de investigações com foco similar ao desta dissertação.

Portanto, o método desenvolvido pela autora nessa dissertação pretende apontar definições aos atributos considerados, e uma avaliação da importância e da satisfação destes aspectos.

A primeira meta a ser alcançada é conhecer o universo que se pretende estudar. Neste sentido se faz necessária a revisão da literatura disponível sobre os temas abarcados pelo trabalho. Nesta dissertação buscou-se compreender diversos aspectos dos objetos considerados, trazendo a noção não só de suas características principais, mas também de diferentes abordagens e trabalhos existentes (conforme apresentado nos capítulos 2 e 3). A pesquisa foi iniciada considerando, além do material disponível em bibliotecas e portais de periódicos conceituados, a legislação vigente, dados populacionais, dados gerais nas fontes vinculadas ao Maracanã e aos eventos em questão, e exemplos internacionais, notícias, blogs e projetos sociais voltados para o grupo analisado. Inicialmente se considerou *web sites* relacionados aos temas estudados (empresas, prefeituras, ONGs, Governo Federal, governos internacionais, dentre outros); a legislação nacional e Normas Técnicas, das quais se destacam o Decreto nº 3.298/1999, Decreto nº 5.296/2004 e a NBR 9050/2004; Dados Censitários – avaliados no sentido de aprofundar o conhecimento sobre a realidade dos deficientes físicos na Cidade do Rio de Janeiro; e, trabalhos acadêmicos – compilados principalmente na base da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, especialmente do ‘Portal Periódicos Capes’<sup>16</sup>. Posteriormente buscou-se estabelecer contato com associações e estudiosos do tema, visando criar uma aproximação que permitisse o aprofundamento no conhecimento dos objetos de estudo.

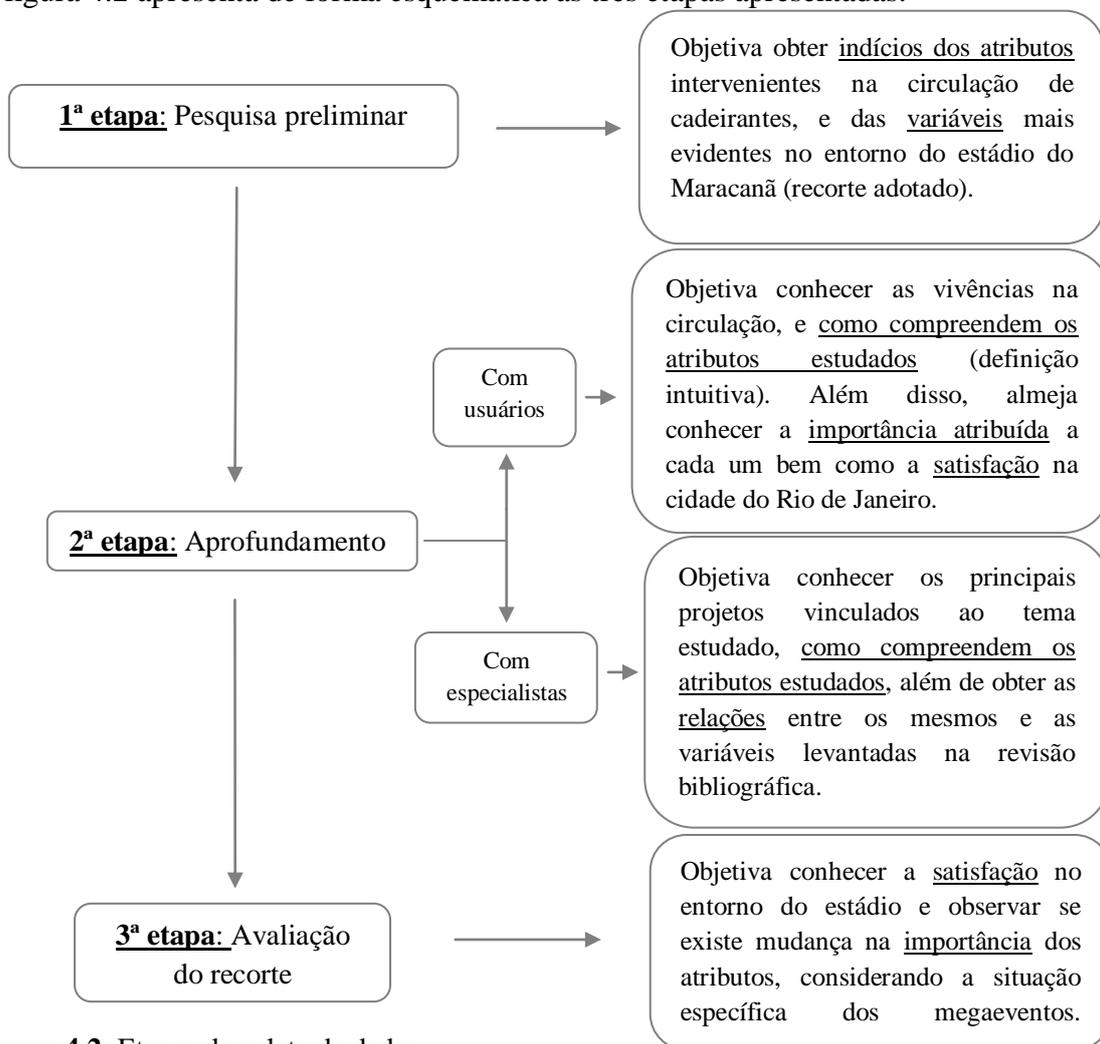
Com o interesse de aproximar a população do “pensar o ambiente”, se faz necessário que os cidadãos sejam consultados. Nesta proposta, se adota a consulta em três etapas (ou momentos), sendo:

---

<sup>16</sup>Disponível em <[www.periodicos.capes.gov.br/](http://www.periodicos.capes.gov.br/)>, acessado em 15/08/2013.

- Um contato inicial (preliminar) no equipamento (ou PGV) estudado. Esta etapa visa conhecer as tendências de comportamento e os principais desejos relacionados àquele espaço;
- Um contato mais aprofundado, visando, com foco na cidade, entender os anseios e dificuldades encontradas;
- Um último contato objetivando a avaliação do equipamento (ou PGV) com base nos resultados das etapas anteriores.

A figura 4.2 apresenta de forma esquemática as três etapas apresentadas:



**Figura 4.2:** Etapas de coleta de dados

Portanto, nesta dissertação foram selecionadas as técnicas: pesquisa preliminar *in loco*, entrevistas em profundidade e consulta *online*. E, relacionando os resultados desejados com cada etapa realizada, tem-se:

**Quadro 4.1:** Elementos componentes da pesquisa e técnicas utilizadas

Técnicas Elementos	Revisão da Literatura	Pesquisa preliminar	Entrevistas em Profundidade	Consultoria <i>online</i>
Atributos e respectivos conceitos	X	X	X	-
Variáveis e respectivos conceitos	X	X	X	-
Relações entre atributos e variáveis	X	-	X	-
Importância	-	X	X	X
Satisfação	-	X	X	X

A pesquisa preliminar é uma pesquisa de campo onde se realiza o contato inicial com o universo que se pretende estudar. Sua motivação surge da necessidade de conhecer a percepção do grupo alvo no contexto estabelecido (ou em condições próximas). Esta etapa permite apreender os anseios espontâneos dos usuários, trazendo indícios dos atributos e variáveis mais relevantes para a amostra.

Nesta dissertação, a etapa 1 foi cumprida por meio da aplicação de questionários, desenvolvidos com base na revisão da literatura, na Copa das Confederações (como será mencionado posteriormente). Esta técnica foi escolhida, pois pode ser realizada em um curto espaço de tempo (por respondente), sendo a solução mais aconselhável nas condições normais de jogos. Nestas ocasiões existe um compromisso com o horário, e, no caso dos cadeirantes, com os quais a acomodação pode ser mais demorada, precisa-se otimizar o tempo. De acordo com MCDANIEL & GATES (2003, p.322) esta técnica consiste em “um conjunto de perguntas destinadas a gerar dados necessários para atingir os objetivos de um projeto de pesquisa”.

Este tipo de coleta é padronizada – sempre são realizadas as mesmas perguntas para todos os entrevistados, e é menor a tendência à indução de respostas que corroborem com o objetivo do trabalho. Deve ser desenvolvido em uma linguagem de simples compreensão para o

público respondente, buscando um bom entendimento e minimizando o número de respostas que deverão ser desconsideradas. Para MALHOTRA (2006) tal compreensão se relaciona com as características socioeconômicas dos entrevistados, ressaltando, desta forma, a importância de elaborar questões claras e de fácil entendimento. As perguntas, que podem ser não-estruturadas (permitindo que o entrevistado exponha sua opinião livremente) ou estruturadas (onde as opções de resposta são previamente definidas – múltipla escolha e escalas, por exemplo), devem compreender o objetivo da pesquisa de forma acessível (MALHOTRA, 2006; MCDANIEL & GATES, 2003). É importante ressaltar que é desejável que antes da aplicação real, o questionário seja testado e melhorado.

Nesta pesquisa foi desenvolvido um questionário<sup>17</sup> aplicado durante os três jogos da Copa das Confederações realizados no estádio do Maracanã em 2013. A partir do processamento de uma pequena amostra observaram-se as características mais relevantes do ambiente de caminhada no entorno do estádio. Esta coleta se mostrou importante para, juntamente a revisão da literatura, definir os atributos e as variáveis mais expressivas no entorno do estádio. A avaliação da satisfação foi questionada por meio de notas atribuídas a infraestrutura, e a importância foi observada em questões abertas onde se perguntava quais as características mais problemáticas do entorno do estádio.

Uma vez com posse dos indicativos oriundos do questionário aplicado *in loco*, deve-se buscar aprofundar o levantamento de atributos e variáveis relacionadas ao grupo estudado. Foi, desta forma, elencado um grupo de atributos e um grupo de variáveis, buscando explorar seus significados (e quais as mudanças quando considerado as especificidades dos cadeirantes) e as relações existentes entre eles. Durante este levantamento foi percebido que alguns trabalhos abordaram somente variáveis ou atributos, e alguns exploraram a relação entre ambos. Com vistas a complementar este material, preenchendo as lacunas encontradas, se procurou conhecer a opinião de estudiosos e usuários.

A segunda etapa consiste em aprofundar o conhecimento dos desejos e necessidades do grupo estudado, entender como interpretam os atributos elencados com base na pesquisa de campo preliminar e na revisão da literatura, além de conhecer a importância e a satisfação que

---

<sup>17</sup> Apêndice 2.

atribuem a eles na cidade onde residem. Para esta etapa serão aqui apresentadas duas possibilidades: o Grupo Focal e a Entrevista em Profundidade. Ambos são métodos que visam conhecer a opinião de um determinado grupo.

Enquanto a primeira é realizada em grupo tendo na discussão o seu cerne, a segunda é aplicada com um indivíduo por vez, buscando explorar profundamente seus sentimentos e percepções. Nos dois casos é fundamental a redação de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)<sup>18</sup>, que deve conter a pesquisa a qual a consulta se destina, as formas de divulgação dos resultados e os dados da pesquisa (tais como nome do projeto, título do trabalho, nome e telefone do pesquisador responsável). Devem ser apresentadas duas guias, onde uma fica com o entrevistado e outra, assinada pelo mesmo, fica com o entrevistador. Trata-se de um respaldo mínimo para ambas as partes envolvidas.

A técnica dos Grupos Focais consiste na realização de entrevistas em grupos de 5 até 12 integrantes. O objetivo é desenvolver uma discussão acerca dos objetivos da pesquisa. Tem como vantagem o fato da interação entre os participantes estimular a reflexão por caminhos que poderiam não ser mencionados em entrevistas individuais. Tende a ser um método mais rápido, pois, por consultar um grupo, faz com que o processamento e análise de dados seja mais sucinta. Para MCDANIEL & GATES (2003) “A intenção é descobrir o que elas sentem em relação a [...] um conceito, uma ideia [...] como tudo isso se encaixa na vida delas e seu envolvimento emocional com essas coisas” (p. 124). Para MALHOTRA (2006) “O objetivo principal dos grupos de foco é obter uma visão aprofundada ouvindo um grupo de pessoas do mercado-alvo apropriado falar sobre problemas que interessam ao pesquisador” (p. 157). Logo, objetiva conhecer experiências, pontos de vista e expectativas sobre determinado assunto discutido (DELL’OLIO *et al*, 2011). O grupo deve ser previamente selecionado, buscando uma homogeneidade em determinadas características (relacionadas ao escopo da pesquisa) (BISOL, 2012; MALHOTRA, 2006). A discussão deve durar entre 1 hora e 30 minutos e 2 horas, e ser realizada em um local que viabilize a discussão – seja em uma sala de conferência ou em um ambiente mais informal (na tentativa deixar os entrevistados mais relaxados). Todo o áudio (e imagens, quando necessário) deve ser registrado para posterior transcrição (e/ou análise dos vídeos por especialistas). Para KRUEGER & CASEY (2009

---

<sup>18</sup>Apêndice 3.

*apud* BISOL, 2012) algumas alternativas para viabilizar a análise são a transcrição literal, a transcrição resumida, anotações e memória.

Já as Entrevistas em Profundidade são realizadas individualmente, buscando conhecer as percepções e sentimentos dos entrevistados frente aos objetos do trabalho. O roteiro deste tipo de coleta é flexível, pois tenta aproveitar as respostas obtidas como ponte para alcançar as perguntas desejadas. Para VESPUCCI (2013), nas entrevistas em profundidade:

O entrevistador tem mais recursos para melhorar a qualidade das informações recebidas – pode ajustar a linguagem à medida em que observe problemas e efeitos que a entrevista está causando no respondente; fazer perguntas adicionais e reunir informações complementares através da observação. Há condições para que o respondente contribua para a entrevista ser bem sucedida: ele deve ter as informações buscadas, deve entender sua importância como fornecedor de informações e deve ter motivações adequadas para cooperar. (...) Sendo a entrevista bem-sucedida, é uma excelente técnica de coleta de dados (VESPUCCI, 2013. P. 58).

Comparadas aos Grupos Focais, têm a vantagem de explorar opiniões genuínas não influenciadas por outros participantes, além de manter cada entrevistado integralmente ativo na conversa (já que não divide a atenção do moderador). Dura em torno de 30 minutos, e, assim como os Grupos Focais, devem ser registradas para posterior análise (em moldes similares aos apontados anteriormente). Devido ao tempo e custo que demanda, o número de entrevistas tende a ser pequeno. Apesar de algumas pesquisas considerarem um elevado número de entrevistados, diversos trabalhos contam com amostras mais modestas, variando entre 5 e 30 entrevistados (GALVÃO & PAIVA, 2011; LOPES, 2005; MAGALHÃES *et al*, 2013; MAIA *et al*, 2011; MARQUES *et al*, 2009; MORAES *et al*, 2011; OLIVEIRA *et al*, 2012; OLIVEIRA-CARDOSO *et al*, 2010; SCHRADER *et al*, 2012; SILVA *et al*, 2012; SILVA *et al*, 2013). É interessante, diferindo dos Grupos Focais, que a amostra seja diversificada, abrangendo indivíduos que atendam as necessidades do trabalho, mas com características distintas.

Nesta dissertação se buscou entender a opinião tanto dos cadeirantes moradores do Rio de Janeiro, como de alguns especialistas que atuam nesta cidade. Para tanto, foram desenvolvidos dois roteiros<sup>19</sup> distintos, a saber:

- As entrevistas realizadas com cadeirantes contemplaram questões não-estruturadas arguindo sobre as preferências dos entrevistados em um ambiente destinado à caminhada. Neste módulo foram estimulados a falar sobre condições e sensações nestes espaços, e, espontaneamente uma série de atributos e variáveis foi mencionada – designando algum grau de importância. Posteriormente pedia uma breve definição (intuitiva) dos atributos apresentados. Por fim, se arguia sobre a importância de tais atributos e a satisfação com os mesmos na cidade do Rio de Janeiro;
- A entrevista desenvolvida para especialistas (grupo composto por cadeirantes e andantes) abordou inicialmente uma visão geral das condições de acessibilidade e inclusão, ressaltando os aspectos mais importantes tendo o grupo-alvo como referência. Posteriormente, uma definição intuitiva dos atributos era pedida. Visando uma formalidade maior na definição dos mesmos, uma breve conceituação com base na revisão foi apresentada aos entrevistados para que eles complementassem ou modificassem o que julgassem necessário. E um quadro relacional contendo os atributos e as variáveis levantadas durante a revisão foi submetido no intuito de observar a existência de relação entre eles na visão dos especialistas – e a frequência com que cada relação foi mencionada<sup>20</sup>.

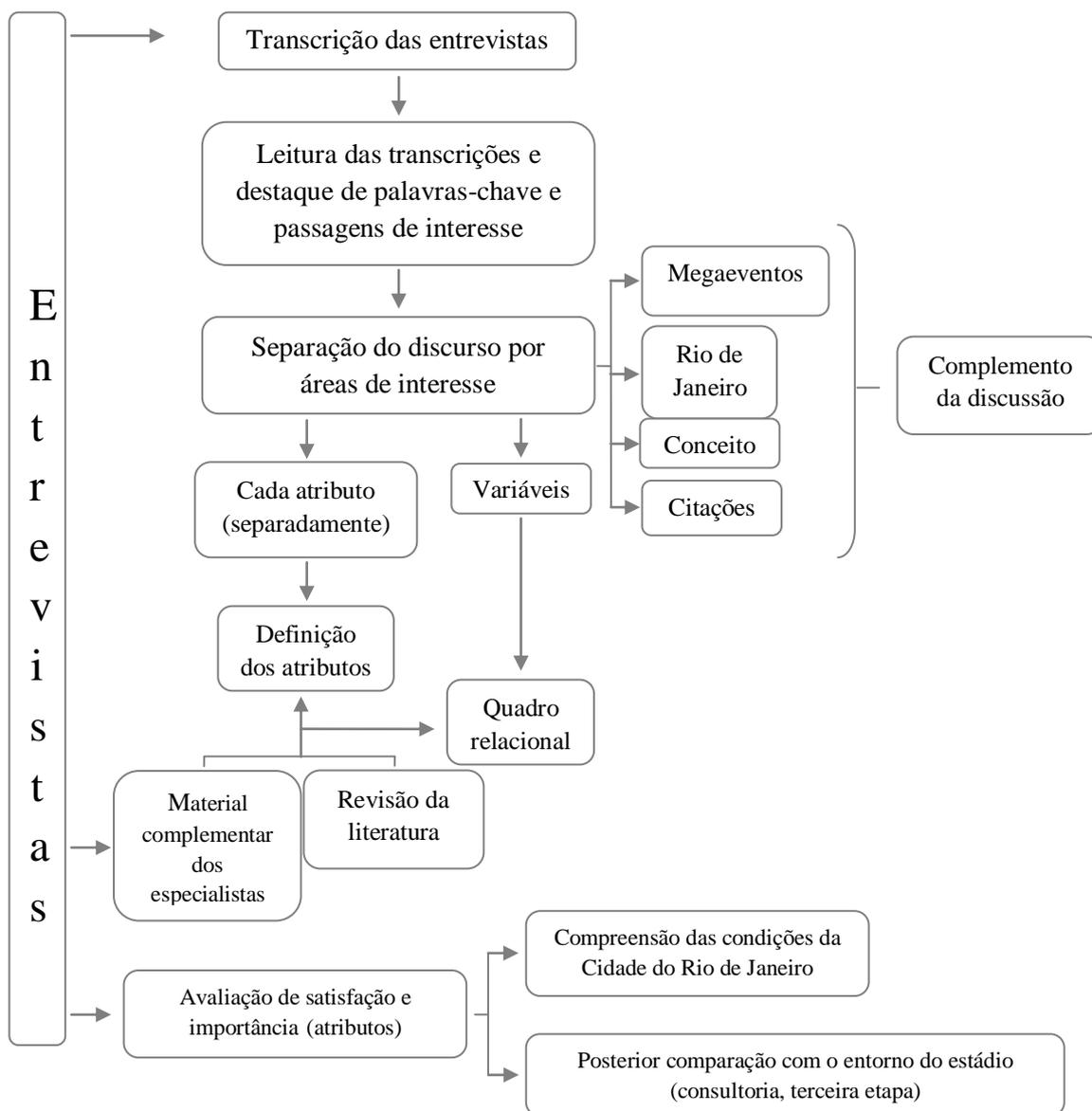
A realização das entrevistas em profundidade permitiu avaliar se os dados levantados na literatura e na pesquisa de campo exploratória estão afinados com as opiniões e vivências do grupo estudado e dos técnicos (VESPUCCI, 2013). Com a base obtida através da revisão da literatura e das entrevistas em profundidade, foi então definido um conceito para os atributos, e a eles foram relacionadas variáveis do ambiente de caminhada.

A análise das entrevistas e do material de apoio foi realizada de acordo com a figura 4.3:

---

<sup>19</sup> Roteiros utilizados neste trabalho no Apêndice 4 e 5.

<sup>20</sup> Demais material utilizado nas entrevistas no Apêndice 6 e 7.



**Figura 4.3:**Análise das entrevistas e material de apoio

Considerando os passos adotados, serão apresentadas nos quatro parágrafos que seguem como foram realizados.

As transcrições das entrevistas foram lidas e nelas foram destacadas as principais informações considerando o escopo da pesquisa. Este destaque foi feito de forma diferenciada para cada informação relevante (grifos em cores diferentes para atributos, variáveis e conceituações, por exemplo). Para melhor organizar os discursos, os trechos destacados sobre atributos foram copiados em documentos separados. Posteriormente foi realizada a leitura das passagens

relativas a cada atributo e, com base na análise da recorrência e da complementaridade das falas, foi elaborada uma conceituação preliminar (somando a definição com base na literatura com as entrevistas realizadas). Em adição com as observações dos especialistas a respeito dos atributos<sup>21</sup> foram definidos os conceitos propostos por este trabalho.

O mesmo foi feito com as variáveis mencionadas ao longo das conversas: após destacamento nas transcrições, foram organizadas por atributos. Quando, nas entrevistas, não foram associadas a eles diretamente, foram alocadas em um outro grupo. Para permitir associar estas variáveis com algum(s) atributo(s) se recorreu ao quadro 3.3 (capítulo 3). Em complemento foram considerados o material preenchido pelos especialistas<sup>22</sup>, chegando-se ao quadro relacional (de atributos e variáveis) sugerido.

Aos usuários foi também questionada a importância de cada atributo, bem como a respectiva satisfação considerando a Cidade do Rio de Janeiro. Com isso, pretende-se apresentar um panorama da percepção deles. Posteriormente, com a realização da consultoria (terceira etapa) poder-se-á realizar uma análise comparativa.

Assim, com a base conceitual obtida através da revisão da literatura e das entrevistas em profundidade, foi então definida a proposta de atributos que devem ser considerados para cadeirantes, suas conceituações, e as variáveis do ambiente de caminhada a eles relacionadas.

A terceira etapa do levantamento de dados consiste em conhecer a satisfação e a importância dos atributos considerados no PGV (ou outro equipamento) estudado. Para conhecer a percepção dos usuários, pode-se realizar uma visita ao local com um pequeno grupo de usuários que satisfaçam o perfil da pesquisa, ou atingir uma amostra um pouco maior a partir de um questionário.

Na primeira opção, é necessário realizar o contato com um grupo de cerca de 5 indivíduos (KEPPE JR., 2008) para a realização de uma visita. Após percorrer o(s) trecho(s) que se pretende estudar deve-se arguir a importância que estes indivíduos adjudicam para cada

---

<sup>21</sup> Apêndice 7, primeira parte.

<sup>22</sup> Apêndice 7, segunda parte.

atributo, e o quanto estão satisfeitos com eles em dado espaço. Os percursos realizados podem ser gravados (em áudio e/ou vídeo), tendo desta forma um material mais completo para posterior análise – facilitando a compreensão das notas obtidas. A segunda opção trata da realização do mesmo questionamento de forma remota e individualizada. Nela se tem a vantagem de ampliar a quantidade de respondentes, além de não trazer dificuldades no deslocamento dos participantes. Pode ser realizada por meio de um questionário aplicado via *internet*.

Nesta dissertação, dada as dificuldades de reunir um grupo minimamente significativo, optou-se pelo desenvolvimento de um questionário<sup>23</sup> no qual foram apresentadas breves definições dos atributos (proposta final desta dissertação) e, com base nisso, perguntada a importância dos mesmos em megaeventos esportivos e a satisfação no entorno do Maracanã. Este questionário se destinou a pessoas que visitaram o estádio após a última reforma (realizada para a Copa do Mundo) e foi disponibilizado por meio da ferramenta *Google Drive* no período entre os dias 08 e 22 de abril de 2014. As respostas foram exportadas no formato de planilha Excel. Os resultados obtidos com os questionários foram analisados em função das avaliações de importância e satisfação com cada atributo considerado na proposta final.

Com vistas a complementar os resultados e agregar conhecimento e auxiliar na compreensão de pontos nebulosos da pesquisa, foi realizada pela presente autora a experiência de circundar o estádio em cadeira de rodas para avaliar os atributos considerados. Vale ressaltar que, como esta etapa sucedeu a análise das entrevistas, a prática considerou profundamente os anseios e as limitações observadas nas conversas realizadas com os usuários de cadeira de rodas. Desta forma, foi desenvolvido um relato da percepção dos atributos no entorno do estádio (capítulo 7).

As três etapas de coleta de dados propostas servirão para comparar a qualidade de serviço no estádio e a observada na Cidade do Rio de Janeiro.

A partir de então foi possível compreender o cerne das mudanças necessárias para o entorno do estádio de PGVs voltados à megaeventos esportivos (neste caso o Maracanã) e a para

---

<sup>23</sup> Ver apêndice 8.

Cidade do Rio de Janeiro (ainda que de forma exploratória e não conclusiva). No entanto, a utilização deste procedimento em esferas de planejamento e administração pública tende a trazer resultados significativos para a concepção de espaços afinados aos desejos deste grupo, ampliando o acesso à cidade.

Considerando a contribuição sobre os atributos do ambiente de caminhada, o contato<sup>24</sup> com o grupo alvo pode ter seu foco na percepção sobre estas dimensões (já previamente conceituadas) em diferentes espaços e situações. Desta forma se poderá atuar diretamente nas características problemáticas (variáveis) e melhorar a percepção do usuário sobre determinado atributo, e, possivelmente aumentar suas viagens por determinadas rotas.

Com base no procedimento apresentado, será exposta nos capítulos subsequentes (capítulos 5, 6 e 7) sua aplicação nos recortes escolhidos (Cidade do Rio de Janeiro e entorno do estádio do Maracanã). Os resultados e análises apresentados, conforme mencionado, tem natureza qualitativa.

---

<sup>24</sup> Recomenda-se a aplicação do módulo 2 (para conhecer o entrevistado), e dos módulos 3 e 5 adaptados à situação de referência (para conhecer a percepção dos mesmos em determinado contexto). Pode-se pensar na utilização destes módulos em grupos de discussão.

## *Capítulo 5*

---

O entorno do Maracanã: Resultados iniciais –  
Pesquisa de campo preliminar

## 5 O ENTORNO DO MARACANÃ: RESULTADOS INICIAIS – PESQUISA DE CAMPO PRELIMINAR

A primeira etapa da coleta de dados primários aconteceu durante a Copa das Confederações FIFA, em jogos realizados no estádio do Maracanã nos dias 16, 20 e 30/06/2013 (México X Itália, Espanha X Taiti e Brasil X Espanha – Final – respectivamente). Nestas oportunidades um questionário foi aplicado com um grupo de cadeirantes abordados aleatoriamente, sendo a coleta iniciada cerca de 4 horas antes dos jogos. Entretanto, o tempo despendido para a acomodação do grupo selecionado gerou uma insegurança quanto à participação na pesquisa (especialmente na última hora antes do início das partidas). Outro complicador que deve ser mencionado foram as manifestações populares. Devido a elas, a circulação no entorno do estádio foi limitada, dificultando a realização da aplicação dos questionários. Se tratando de uma amostra rara e considerando essas limitações, foi requerido àqueles cadeirantes que não puderam responder *in loco*, que cedesse um e-mail de contato para posterior consulta. Foram totalizadas 17 respostas.

**Tabela 5.1:** Caracterização da aplicação dos questionários

Caracterização da aplicação	Respostas (%)
Portões	
B	13
C	27
D	13
E-F	47
Data	
16/06/2013	71
30/06/2013	29

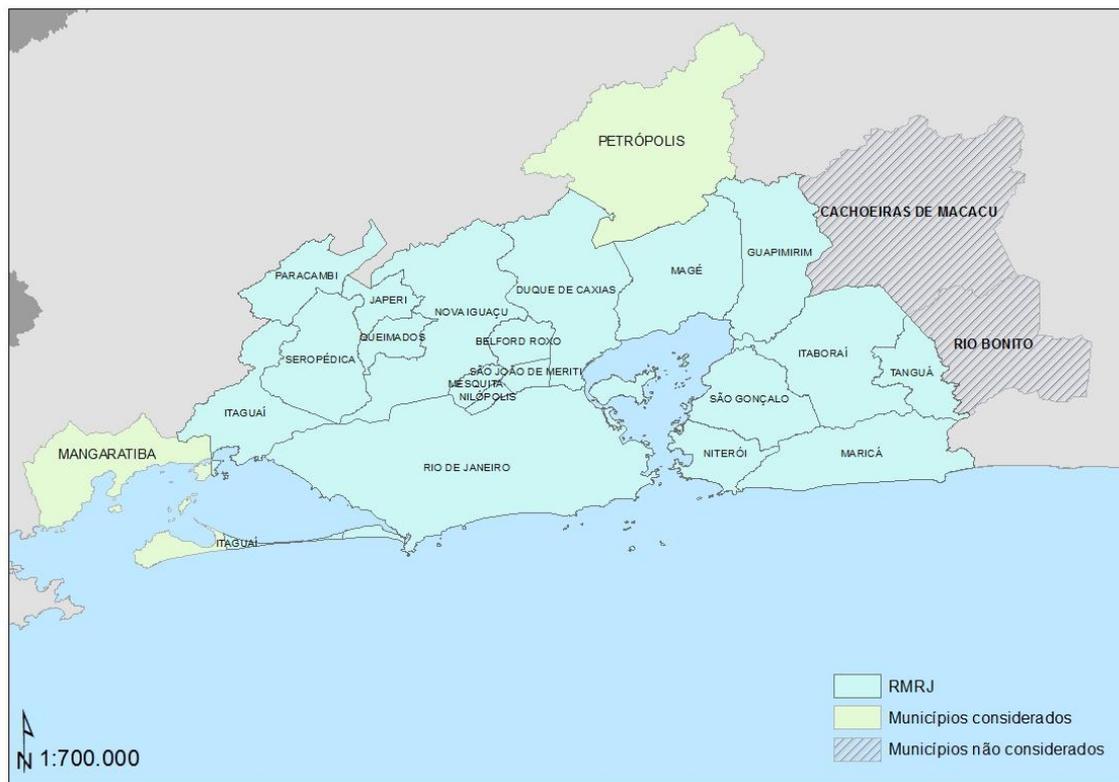
Sobre a tabela 5.1 é importante explicar que no dia 20/06/2013 houve grande dificuldade na abordagem, não sendo realizado nenhum questionário *in loco*. Assume-se a interferência das manifestações populares neste aspecto, uma vez que este foi o primeiro jogo a contar com reforço substancial no policiamento e algumas medidas restringindo a circulação. Este ambiente acarretou em certa insegurança, impossibilitando a realização da pesquisa.

Esta etapa foi fundamental para compreender minimamente as expectativas e frustrações do grupo alvo em condições particulares aos eventos esportivos de projeção internacional (no

Rio de Janeiro). Ainda que, conforme será visto, a maior parte dos indivíduos abordados reside na RMRJ, na ocasião tornou-se notória a atratividade que os megaeventos têm, não havendo um limite (espacial) definido para isso. Considerando todas as respostas obtidas no “Projeto Copa 2014: Análise e indicação de estratégias promotoras da mobilidade sustentável em Jogos no Estádio do Maracanã” (no qual o levantamento de dados desta etapa da dissertação se insere e para o qual também foram aplicados questionários com o público geral) foi observada a participação de indivíduos de países da América do Sul, Continente Africano, Europa e Ásia. Apreciando esta magnitude, acredita-se que o grande aporte de investimentos empenhado no entorno e no intramuros do estádio devem contemplar a inclusão.

Cabendo a ressalva de que, neste projeto de pesquisa, devido à “costura” existente entre alguns municípios, Mangaratiba e Petrópolis foram também considerados componentes da RMRJ. Já os municípios de Rio Bonito e Cachoeiras de Macacu (que passaram a compor a RMRJ a partir da Lei Complementar nº 158, sancionada em 26 de dezembro de 2013) não foram considerados. Conforme mostra o mapa 5.1.

Os resultados que serão apresentados neste capítulo compreendem a percepção do grupo quanto aos sistemas de transporte público, as principais características dos entrevistados (perfil socioeconômico, nível de autonomia e autonomia no entorno do estádio), além das variáveis (mais críticas) mencionadas espontaneamente em questões abertas – sinalizando algum grau de importância. Foi traçada uma relação entre as respostas obtidas e alguns dos atributos levantados na revisão da literatura (capítulo 3), contribuindo, assim, o prosseguimento da pesquisa (conforme discorrido no capítulo 4).



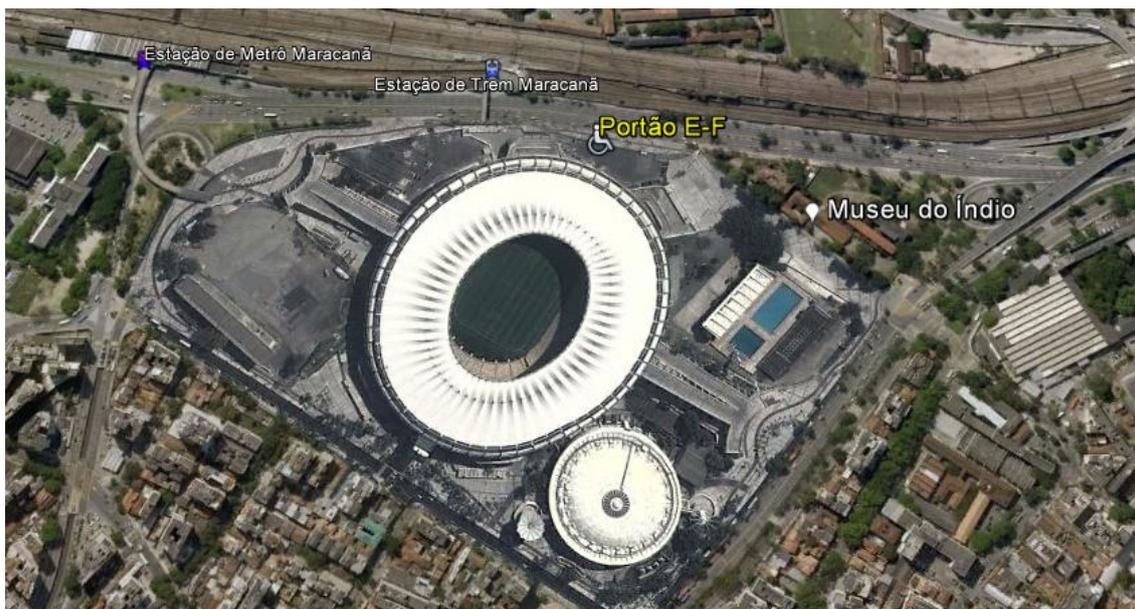
**Mapa 5.1:** RMRJ, municípios adicionados e municípios não considerados

Elaboração própria

Fonte de dados: CEPERJ, 2014; IPP, 2003.

## 5.1 PERFIL DOS CADEIRANTES ABORDADOS

Conforme citado anteriormente, foram conseguidos 17 respondentes. Dentre os questionários aplicados *in loco*, 47% foram realizados nas entradas E-F (Av. Radial Oeste), onde um esquema especial de transporte desembarcava os passageiros.



**Figura 5.1:** Localização do portão com acesso adaptado

Fonte: Google Earth, 2009.

Tal esquema consistiu em um complemento do sistema metroviário com ônibus adaptados da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, responsáveis por trazer os deficientes das estações de metrô até o portão supracitado, onde havia uma rampa projetada para receber o público cadeirante, e funcionários (voluntários) para dar assistência – Acessibilidade Assistida.



**Figura 5.2:** Rampa de acesso ao portão

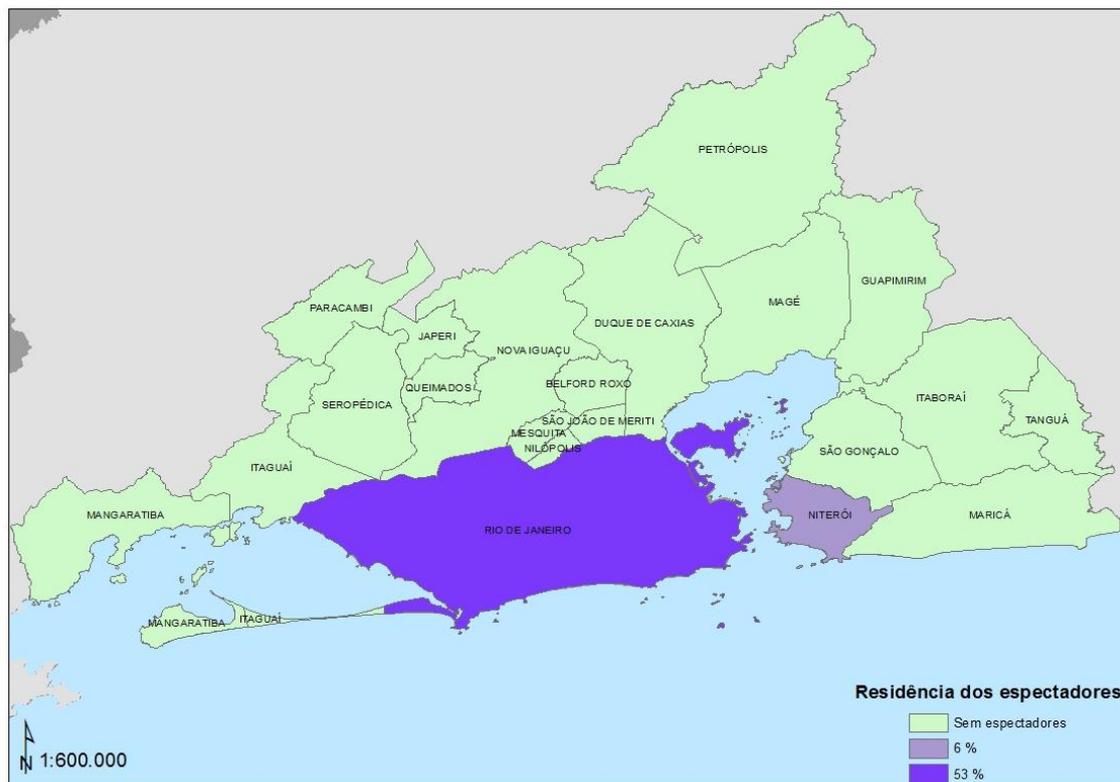
Foto tirada em 16 de março de 2014.

O grupo de respondentes (geral) é composto principalmente por homens e a idade da maior parte da amostra encontra-se no intervalo de 26 a 40 anos. O grupo utiliza majoritariamente cadeira manual.

**Tabela 5.2:**Perfil da Amostra

	Características	Respostas (%)
Gênero	Masculino	63
	Feminino	38
Faixa Etária	18-25	13
	26-40	50
	41-55	25
	56-64	6
	65 ou mais	6
Residência	Cidade do Rio de Janeiro	53
	Outro município da RMRJ	6
	Outro município do Estado do Rio de Janeiro	17
	Outros estados	18
	Outros Países	6
Origem da Viagem	Cidade do Rio de Janeiro	81
	Outro município da RMRJ	6
	Outro município do Estado do Rio de Janeiro	13
Autonomia	Precisa de auxílio rotineiramente	53
	Não Precisa de auxílio rotineiramente	47
Cadeira utilizada	Manual	93
	Elétrica	7

Como observado, a maior parte dos entrevistados reside na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (59%), dos quais a maioria é também moradora da Cidade do Rio de Janeiro (sendo única exceção um indivíduo de Niterói).

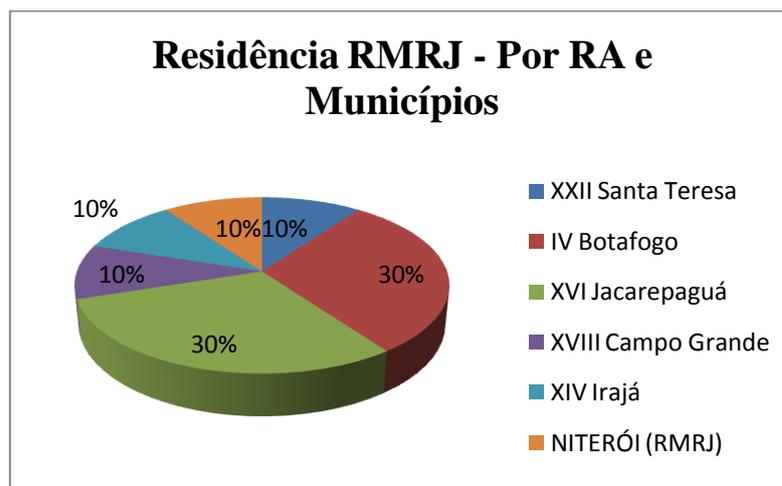


**Mapa 5.2:** Residências na RMRJ (desconsiderando Rio Bonito e Cachoeiras de Macacu)<sup>25</sup>

Elaboração própria.

Fonte de dados: CEPERJ, 2014; IPP, 2003.

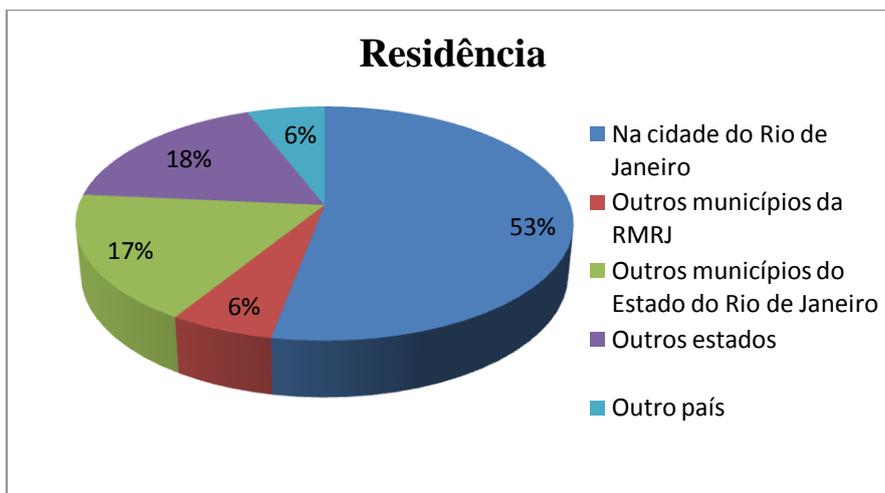
Considerando o grupo de 10 moradores da RMRJ, 60% se concentram em duas Regiões Administrativas (RA): 30% na RA IV Botafogo (nos bairros Humaitá e Flamengo) e 30% em XVI Jacarepaguá (no bairro de mesmo nome).



**Gráfico 5.1:** Residência da Amostra na RMRJ

<sup>25</sup> Não houve respondentes destes dois municípios.

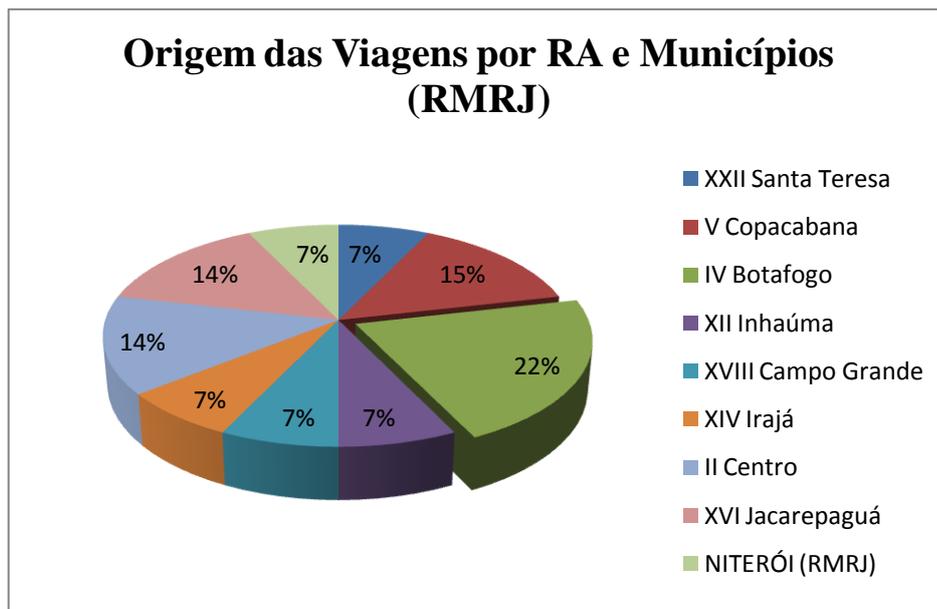
Daqueles não residentes na RM participaram: três moradores do Estado do Rio de Janeiro (Campos dos Goytacazes e Araruama), um da Região Norte (Estado do Pará), um da Região Nordeste (Estado do Ceará), um da Região Sul (Estado de Santa Catarina) e um mexicano. O gráfico que segue resumem estas informações:



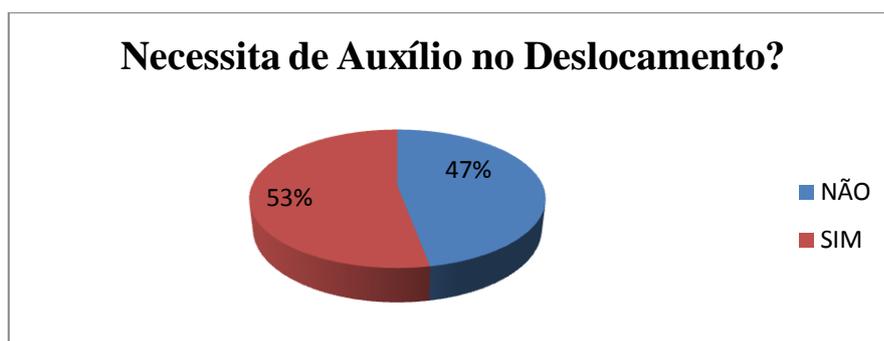
**Gráfico 5.2:** Residência da Amostra (Geral)

As viagens (com destino aos jogos), por sua vez, partiram de locais próximos ao estádio (76% partiram da cidade, dos quais 22% da RA IV Botafogo), sinalizando que parte dos não residentes da cidade optou por aproximar sua origem. Não foram encontrados casos de turistas cadeirantes que vieram de seus logradouros direto para os jogos (como foi observado com o público geral).

Com vistas a nortear as respostas que serão divulgadas nos próximos subcapítulos, é importante conhecer a autonomia individual (gráfico 5,4). Entendendo que, dependendo do tipo e do nível da lesão (e/ou demais patologia), as possibilidades para um deslocamento independente diferem. Observando a independência cotidiana dos respondentes, é possível, partindo de uma comparação, avaliar se o entorno do estádio possibilita algum grau de autonomia para este grupo. Apesar do resultado equilibrado, a minoria desloca-se de forma independente em seu dia-a-dia.



**Gráfico 5.3:** Origem das viagens na RMRJ



**Gráfico 5.4:** Autonomia no deslocamento

E, por fim, a maioria dos entrevistados deseja retornar ao estádio em outros jogos:

**Tabela 5.3:** Interesse de retornar ao estádio.

Interesse em retornar em outros Jogos	Respostas (%)
SIM	88
NÃO	13

## 5.2 INTEGRAÇÃO TERRITORIAL: BREVE AVALIAÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES PÚBLICOS

A decisão pelo meio de transporte é, considerando o grupo em questão, diversas vezes determinante para o êxito da viagem. Para BROMLEY (2007), é um dos fatores responsáveis por limitar a mobilidade das PcD em centros urbanos. A cidade do Rio de Janeiro conta atualmente com 5 sistemas de transportes públicos principais (não considerando o transporte complementar – vans): ônibus, trem, metrô, barca e BRT. E, com vistas a ampliar a acessibilidade até a realização dos megaeventos, algumas medidas vêm sendo tomadas. Este trabalho se deterá, contudo, a uma breve contribuição sobre o tema. No apanhado que será apresentado, o transporte por barcas e BRT não serão considerados, assumindo que se tratam de meios de transporte que (ainda) não propiciam acesso “direto” ao estádio do Maracanã.

Logo, a seção 5.2.1 apresentará alguns aspectos dos sistemas de transportes na cidade. E, posteriormente, os resultados obtidos na Copa das Confederações serão retomados na seção 5.2.2.

### **5.2.1 Sistemas de transportes públicos cariocas**

O direito às oportunidades e ao acesso aos equipamentos urbanos é, por lei, garantido a todos os indivíduos. O planejamento destes instrumentos deve ser, portanto, baseado em diretrizes inclusivas, concebendo espaços e serviços que atendam às suas possibilidades. E neste sentido, o conhecimento da legislação referente permite um planejamento territorial efetivamente inclusivo.

Nesta seção serão apresentados os elementos mais relevantes das normas técnicas e do decreto que abordam os direitos de PcD nos transportes públicos. Estes documentos são desenvolvidos pela esfera federal e servem como base para a concepção de planos diretores e demais iniciativas nas escalas estadual e municipal.

### **5.2.1.1 Decreto Nº 5296 de 2 de Dezembro de 2004**

O Decreto Nº 5296 regulamenta as leis 10.048/00 e 10.098/00, discorrendo sobre a prioridade à pessoas com deficiência e a promoção da acessibilidade em espaços urbanos. Apresenta em sua redação as condições que devem ser seguidas a fim de garantir a autonomia de PcD em projetos urbanísticos e arquitetônicos, espaços de uso coletivo, mobiliário urbano, sistemas de transportes e demais equipamentos componentes do enredo das cidades. Para fins introdutórios define os principais conceitos considerados (tais como barreiras, deficiências – elucidando as características de cada grupo – acessibilidade e Desenho Universal). Posteriormente dispõe os padrões, prazos, órgãos de referência (desenvolvimento de Normas e Controle de qualidade) e possíveis penalizações para casos de não cumprimento da lei.

O referido decreto representou um marco legal significativo à população deficiente no Brasil. É de grande abrangência e, portanto, este trabalho focará na apresentação dos aspectos referentes aos sistemas de transportes públicos terrestres (rodoviário, metroviário e ferroviário).

Juntamente com a lei 10.257/01, o Decreto Nº 5296 embasa os planos diretores de transporte, considerando como parte integrante dos sistemas: estações, pontos de parada, principais vias, acessos, operação e veículos. O mesmo estabelece um prazo de até cento e vinte meses (após a publicação do documento) para total adaptação dos sistemas, baseando-os no Desenho Universal e, com isso, garantindo a autonomia individual. É de responsabilidade das empresas concessionárias e permissionárias a provisão da infraestrutura necessária para inclusão de PcD nos sistemas em questão.

Quanto ao transporte rodoviário, estabelece que o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, seria o responsável por apresentar as normas para adaptação do sistema (disponível doze meses após a publicação do Decreto). E a substituição das frotas deveria ser realizada gradualmente em até no máximo vinte e quatro meses após a divulgação destas normas. Desta forma o prazo para esta substituição seria dezembro de 2007. Já os sistemas metroviário e ferroviário devem seguir as normas desenvolvidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (subseção 5.2.1.2).

As empresas concessionárias e permissionárias deveriam apresentar dentro de seis meses um plano onde no mínimo 8%/ano dos aspectos não inclusivos deveriam ser adaptados (no prazo dos cento e vinte meses supracitado). Estabelece ainda um prazo de três anos para a fabricação de composições totalmente adaptadas.

No contexto da Cidade do Rio de Janeiro, conforme será abordado na subseção 5.2.1.1, o sistema rodoviário e metroviário vem sofrendo significativas adaptações (o primeiro especialmente nos veículos e o segundo nas estações). No sistema ferroviário, por outro lado, é possível perceber a carência infraestrutural no que tange à acessibilidade. Cabe salientar que o prazo máximo para adaptação dos sistemas é dezembro de 2014, ano em que a Copa do Mundo de Futebol da FIFA será sediada pelo Brasil – com sete jogos realizados no Estádio do Maracanã – sendo apropriado que as benfeitorias sejam concluídas antes deste prazo.

#### **5.2.1.2 NBR 14021 e NBR 14022**

As normas técnicas citadas são respectivamente: “Transporte – Acessibilidade no Sistema de Trem Urbano ou Metropolitano”, e “Acessibilidade em Veículos de Características Urbanas para Transporte de Passageiros” (a primeira contempla o metrô e o Trem, e a última o ônibus). Ambas estabelecem padrões embasados no Desenho Universal. Inicialmente apresentam definições dos principais conceitos utilizados ao longo de suas redações, e ressaltam a importância da segurança em detrimento à autonomia (mas somente em situações de anormalidade na operação dos sistemas referentes). Visando apresentar de forma resumida as considerações mais significativas, o quadro 5.1 apresenta um compilado das principais informações contidas nas normas.

**Quadro 5.1:** Principais medidas listadas pelas Normas Técnicas estudadas.

NBR	Medidas	
14021	Circulação	• Existência de rotas acessíveis;
		• Estabelece a utilização autônoma de cadeirantes de elevadores (verticais ou inclinados), esteira rolante horizontal ou inclinada até 5%;
		• Estabelece a utilização assistida (cadeirantes) nas plataformas de elevação vertical e escada rolante com plataforma para cadeira de rodas;
		• Estabelece a utilização acompanhada (cadeirantes) nas plataformas de elevação inclinada, esteira rolante inclinada a cima de 5% e escada rolante;
		• Todos os acessos, rotas, e demais possibilidades desenvolvidas para PCD devem estar sinalizadas;
	Bilheteria e acesso a estação	• A altura do balcão da bilheteria não deve ultrapassar 1,05m;
		• A área para utilização das bilheterias deve permitir a manobra de 360° das cadeiras de rodas;
		• Equipamentos para controle de acesso devem ser adaptados;
		• Área dos equipamentos para controle de acesso deve permitir a aproximação/manobra de cadeira de rodas;
	Composições	• Próximo a entrada demarcada para PCD, deve haver reserva de espaço para cadeira de rodas, medindo 0,80m x 1,20 m – ideal quando próximo a cabine do condutor;
• Operação com intervalo não superior a 10 minutos entre trens: 1 módulo reservado; Quando for superior: 2 módulos reservados;		
• Nos locais de embarque e desembarque de PCD, a distância máxima entre o trem e a plataforma deve ser de 0,1m e o desnível máximo de 0,08m;		
• Quando a distância for superior (do tópico anterior) é aconselhada a utilização de dispositivos móveis;		
• Dentro da composição não devem existir barreiras, possibilitando manobras (180° e 360°);		
14022	Acesso	• O veículo é considerado acessível para cadeirantes quando: não possuir barreiras físicas obstruindo entradas e saídas, e piso alto equipado com plataforma elevatória veicular;
	Interior do veículo	• Espaço reservado para a cadeira de rodas, posicionado próximo a porta de embarque e desembarque em nível;
		• A área reservada deve ser sinalizada;
		• Dimensões: 1 300 mm de comprimento por 800 mm de largura, com pelo menos 1 200 mm para manobra e acomodação da cadeira e 100 mm decorrente do avanço das rodas em relação ao alinhamento vertical do guarda-corpo;
	Segurança	• Área livre de 1 200 por 1 200 mm para permitir o giro, o deslocamento e a acomodação da cadeira;
• Para segurança recomenda-se: dispositivo de travamento, cinto de segurança para o cadeirante e guarda corpo para a cadeira de rodas;		

Fonte: ABNT (2005), ABNT (2006).

### 5.2.1.3 Adaptações dos sistemas de Transportes Públicos

Desde 2009 os ônibus que circulam nesta cidade passaram a conter adaptações para PcD, seguindo as exigências do Decreto nº 5.296/04. Inicialmente 500 carros adaptados passaram a circular, com promessa de toda frota de 8000 ônibus até 2014 (FETRANSPOR, 2009). As adaptações consistem no reforço do veículo, elevador hidráulico com plataforma para embarque e desembarque em nível e espaço reservado para cadeira de rodas (contando com um assento basculante para acompanhante). Cidades como Barcelona, Sidney e Londres utilizam tecnologia similar. O elevador encontra-se, usualmente, situado em frente ao espaço adaptado para a acomodação de cadeira de rodas, sendo acionado a partir de um controle que fica sob a posse do condutor. Sua operação deve ser realizada pelo mesmo, e consiste em levá-lo ao nível do ponto de ônibus (nível da calçada), onde o cadeirante é acomodado em sua plataforma que o ergue à altura do assoalho do veículo, retornando em seguida a posição inicial (escada de dois degraus). Durante a operação avisos sonoros sinalizam o processo, e todos os veículos com estas adaptações encontram-se sinalizados com o Símbolo Internacional do Acesso – SIA. Já a área reservada conta com guarda corpo, cinto de segurança para o cadeirante e um pequeno corrimão, estando assim, de acordo com a NBR 14022; de acordo com a Prefeitura Municipal, existem campanhas localizadas à altura acessível e os condutores são treinados para auxiliar os passageiros com deficiência<sup>26</sup>.

O sistema metroviário conta com adaptações em suas composições e estações, e, em linhas gerais, o modo apresenta uma série de facilidades de acesso para usuários de cadeira de rodas. As estações contam com rampas de 8,33% de inclinação máxima, ligando a rua ao mezanino (estações: Flamengo, Nova América/Del Castilho, Inhaúma e Vicente de Carvalho e Praça Onze); elevadores para diferença de nível superior a 4 metros (estações: General Osório, Cantagalo, Siqueira Campos, Cardeal Arcoverde, Botafogo, Largo do Machado, Catete, Gloria, Cinelândia, Uruguaiana, Presidente Vargas, Afonso Pena, São Francisco Xavier, Cidade Nova, São Cristóvão, Maracanã, Triagem, Maria da Graça, Engenho da Rainha, Vicente de Carvalho, Coelho Neto, Acari e Engenheiro Rubens Paiva); plataformas verticais (operadas por funcionários) em desníveis inferiores (estações:

---

<sup>26</sup> Disponível em: <[www.rio.gov.br](http://www.rio.gov.br)>, acessado em 26/04/2012.

Cantagalo, Cardeal Arcoverde, Flamengo, Largo do Machado, Catete, Uruguaiana, Presidente Vargas, Praça Onze, Afonso Pena, São Francisco Xavier, São Cristóvão, Nova América/Del Castilho, Inhaúma e Vicente de Carvalho); e marcação de cadeira de rodas no embarque, com inclinação no piso – geralmente na direção da primeira porta do primeiro e na última do último vagão (em todas as estações das linhas 1 e 2); e totem SOS adaptado à altura de usuários de cadeira de rodas (também em todas as estações das linhas 1 e 2)<sup>27</sup>. Quatro das estações componentes do sistema (Cantagalo, General Osório, Siqueira Campos e Cidade Nova) encontram-se com todas as adaptações apresentadas e contarão com recursos complementares. As composições possuem espaços reservados para cadeirantes somente em alguns vagões, onde existe um corrimão de apoio. O metrô na superfície conta com ônibus *lowentry*<sup>28</sup>.

Comparando aos demais modos de transporte, o sistema ferroviário carioca é o que apresenta as maiores carências em infraestrutura voltada para PcD. Mesmo em sua estação principal (Central do Brasil) poucas medidas podem ser observadas. Seguindo a NBR 14021, algumas estações contam com elevadores, com a utilização de dispositivos portáteis para vencer a distância entre a plataforma e as composições, além do treinamento de funcionários para a prática da acessibilidade assistida. Contudo, algumas estações não podem sequer ser acessadas, uma vez que a falta de elevadores e a necessidade de cruzar escadas para acessar as estações torna este o meio de transporte mais insalubre. Valendo ressaltar, mediante isto, que no Rio de Janeiro, tal sistema (que tem alcance intermunicipal) liga o Centro da cidade aos bairros suburbanos, enquanto o transporte metroviário atende (e atenderá) ao centro, zona sul e parte da zona norte e a porção mais abastada da zona oeste (ainda com metrô de superfície e com obras de implementação em andamento e previsão de término em 2015). Considerando a disparidade entre os serviços ofertados, se configura a segregação sócio-espacial da mobilidade de deficientes físicos.

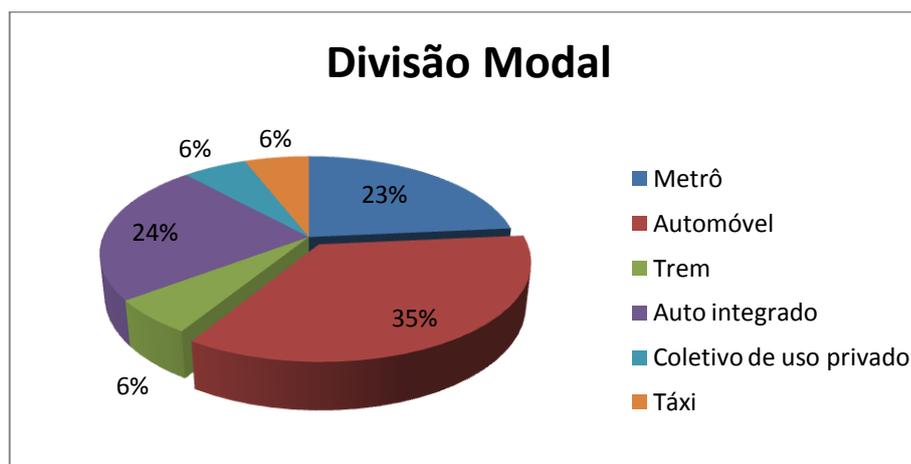
---

<sup>27</sup> Existem outras adaptações não mencionadas por não se destinarem ao grupo estudado.

<sup>28</sup> Disponível em: <[www.metrorio.com.br](http://www.metrorio.com.br)>, acesso em 26/04/2012.

## 5.2.2 Divisão modal e propensão a mudança no contexto da Copa das Confederações

Com a finalidade de assistir aos jogos da Copa das Confederações, foi notória a preferência pelo automóvel, vinda da grande desconfiança dos espectadores com os transportes públicos. Dentro da amostra (17 respondentes) 65% das viagens foram realizadas em transporte particular individual, contra 29% de transporte público.



**Gráfico 5.5:** Divisão modal

**Tabela 5.4:** Divisão modal

	Divisão Modal	Respostas (%)
Sem integração	Automóvel (condutor)	12
	Automóvel (passageiro)	23
	Metrô	23
	Trem	6
	Ônibus fretado	6
	Táxi	6
	Com integração	Automóvel (condutor) + ônibus de linha
Automóvel (passageiro) + ônibus de linha		6
Automóvel (passageiro) + ônibus da prefeitura		12

Dos 18% de usuários que realizaram integração com o automóvel, 12% realizaram integração com o transporte especial oferecido pela prefeitura e 12% com ônibus de linha. Neste ponto é

válido ressaltar que o estacionamento no entorno imediato do estádio foi proibido, inclusive para PcD.

Dos cativos do automóvel, 75% não estão dispostos a migrar para outro meio de transporte. A tabela 5.5 apresenta a propensão de mudança de todos os modos utilizados pelos respondentes.

**Tabela 5.5:** Motivos para mudança e permanência no modo escolhido

Motivos para mudança e permanência no modo de transporte		
Tendência	Motivos	Respostas (%)
Mudança	Acessibilidade ao transporte público	25
	Acesso aos estacionamentos	25
	Conveniência	25
	Custo	25
Permanência	Acessibilidade ao transporte público	47
	Acessibilidade arquitetônica	7
	Autonomia	13
	Conveniência	20
	Conforto	7
	Rapidez	7

O principal motivo para a mudança é a acessibilidade (50% - 25% referentes à dificuldade de acesso aos veículos públicos e 25% referentes ao acesso aos estacionamentos), enquanto para a permanência tem-se aproximadamente 54% para acessibilidade (desta vez considerando também a dificuldade de acesso ao Transporte público – 47% – e a acessibilidade arquitetônica – 7%). Foi percebido que moradores da RMRJ tendem a utilizar o automóvel para acessar o estádio, mesmo com as restrições de estacionamento no entorno.

Não se pode deixar de mencionar a relevância do Metrô nos locais onde tal sistema é disponibilizado (tabela 5.4). Como foi mencionado na subseção 5.2.1.1, trata-se do sistema sobre trilhos com as melhores condições de acessibilidade. No entanto, de acordo com especialista, alguns ajustes precisam ser realizados. Considerando o intenso fluxo nos dias de evento (em especial nos jogos Paralímpicos, quando existe uma concentração maior de

cadeirantes chegando ou deixando o PGV ao mesmo tempo<sup>29</sup>), as plataformas verticais não atendem a demanda, uma vez que o tempo dispendido por passageiro é relativamente grande (cerca de 5 minutos).

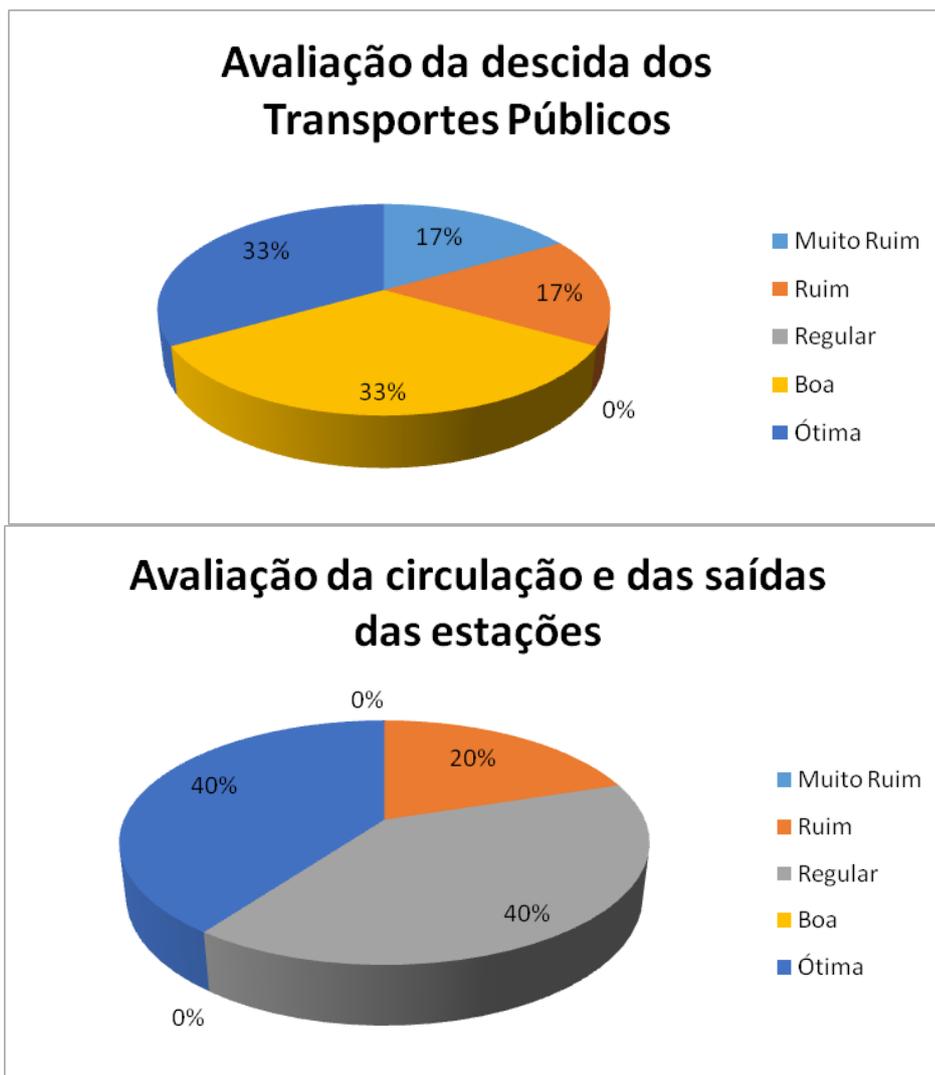
Já a pequena procura pelo transporte ferroviário deve-se à inacessibilidade do sistema. Em palestra concedida na Feira Nacional de Reabilitação, Inclusão e Acessibilidade – REACCESS (realizada de 29 de junho à 01 de julho de 2012 no Rio Centro) pela Secretária Municipal da Pessoa com Deficiência Georgette Vidor, foi mencionado que o sistema concessionado pela Supervia não é acessível (e muito menos inclusivo) para usuários de cadeira de rodas. Conhecendo a importância deste sistema nas relações intermunicipais da RM e estruturação territorial (impulsionando o desenvolvimento de novas centralidades urbanas) (PEREIRA, 2011), observa-se que alijar um grupo significativo de indivíduos, os coloca também à margem em seu direito de usufruto da cidade. Ainda que a parcela mais significativa do público inicie sua viagem das localidades onde o poder aquisitivo é maior e o oferecimento de infraestrutura mais abundante, a busca pelo balanceamento da oferta deve ser buscada, dando igual oportunidade para moradores do subúrbio (tanto da cidade quanto o dito “subúrbio metropolitano”) de acessar atividades culturais como estas.

Quando questionados sobre a facilidade para descer dos veículos dos transportes públicos e sobre a circulação e saída das estações, um elevado percentual de sem respostas foi encontrado, devido a opção da maior parte da amostra pelo transporte particular. Considerando as respostas obtidas, tem-se:

A avaliação daqueles que utilizaram o metrô variou entre regular e muito bom. Destes indivíduos apenas um não pretende retornar a outros jogos, e os demais desejam utilizar o mesmo modo de transporte para a posterior visita.

---

<sup>29</sup> De acordo com especialista entrevistado, nos jogos de Londres foi observado um total similar de deficientes nos jogos Olímpicos e Paralímpicos. No entanto, nas parolimpíadas, proporcionalmente, a procura foi maior por este grupo. E a tendência de chegada e partida era em grupos, o que pode gerar uma sobrecarga nos sistemas de transportes.



**Gráficos 5.6:** Avaliação dos Transportes públicos

### 5.3 AVALIAÇÃO DO ENTORNO – DIRETRIZES PARA O APROFUNDAMENTO NAS VARIÁVEIS DO ENTORNO

O estádio do Maracanã sofreu recentes transformações, tanto em seu interior quanto em seu entorno. De acordo com os dados divulgados no Portal 2014<sup>30</sup>, a obra do estádio custou cerca de R\$ 1.050 bilhão, sendo a intervenção com 8º maior acréscimo (75%) em relação ao investimento programado inicialmente, e a 2ª obra, dentre as que sofreram os maiores reajustes, mais cara da Copa do Mundo (não superando somente o estádio Mané Garrincha,

<sup>30</sup>Disponível em <http://www.portal2014.org.br/noticias/12719/CUSTO+DAS+OBRAS+DA+COPA+TEM+AUMENTO+DE+A+TE+166+CONFIRA+A+LISTA.html>, acesso em 12/01/14.

em Brasília, que teve custo de R\$1.403 bilhão) – destacando que esta lista é composta por obras de mobilidade urbana, em portos, aeroportos e estádios.

O investimento no entorno do estádio foi proposto em janeiro de 2012 e orçado em R\$ 109,5 milhões. Entre as mudanças projetadas estavam a revitalização do entorno com a implantação de ciclovia, paisagismo, iluminação em LED, piso em concreto estampado e acessibilidade<sup>31</sup>.

Em visita ao estádio foi possível observar a melhoria da qualidade do entorno, contando com pisos lisos e contínuos, arborização (na tentativa de criação de um microclima agradável) além do paisagismo (de forma geral). Já no que tange a acessibilidade, foi percebido que houve a preocupação de adaptar uma das entradas (portão E-F, ver figura 5.1). Esta tendência, no entanto, não pode ser observada ao redor de todo o estádio, uma vez que existem no acesso e longo da calçada, por exemplo, rampas de difícil superação (de forma autônoma) por cadeirantes, e canteiros gramados (com desnível do restante do calçamento) que impedem a passagem da cadeira. Durante a realização dos jogos, devido as já mencionadas manifestações populares, a passagem pela calçada lateral (contornando o museu do Índio) foi fechada pelas forças destinadas ao local para garantir a realização dos jogos (Polícia Militar, Guarda Nacional, Bombeiros, dentre outros), obrigando os transeuntes a circular pela pista de rolamento. Neste trecho não existem rampas de nivelamento, obrigando, assim, os cadeirantes a retornar à entrada do portão E-F (com rampa adequada) ou empinar a cadeira para descer. Desta forma, comprometendo a segurança tanto pela descida da calçada, quanto pelo conflito com pedestres e automóveis que cruzavam tal trecho para acessar o outro lado do estádio (também entradas E-F).

Tendo em vista que alguns dos entrevistados percorreram uma curta distância para acessar o estádio (pois o ônibus adaptado da Prefeitura os deixou em frente a entrada), se reforça que os dados que seguem representam um indicativo da realidade do estádio.

Considerando alguns aspectos relevantes contidos na NBR 9050, foi questionado aos espectadores sobre a qualidade do piso, as condições das travessias e rampas, e sobre o espaço

---

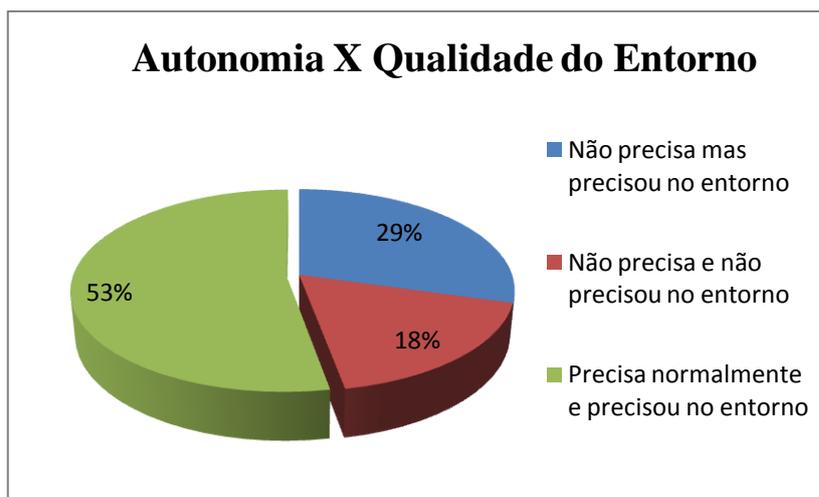
<sup>31</sup> Disponível em <<http://pt.slideshare.net/fimdejogo/apresentao-do-projeto-de-urbanizacao-do-entorno-do-maracana>>, acesso em 12/01/14.

de circulação (considerando as áreas destinadas à pedestres). Dentre as respostas obtidas, aproximadamente 33% dos respondentes acreditam que o piso está regular (mesmo com os jogos tendo sido realizados logo após as obras). Este resultado empata com aqueles que consideram que a pavimentação está ótima. Sobre as travessias as opiniões encontraram-se mais equilibradas e 33% acreditam que as mesmas estão ótimas, 27% regular e 27% muito ruins. O espaço disponível para circulação foi bem avaliado (ótimo) por cerca de 47% dos respondentes. Por fim, a qualidade das rampas foi majoritariamente considerada boa (31%). Algumas dimensões mais intangíveis (atributos) também foram questionadas, sendo, no geral, bem avaliadas. A sensação de segurança foi considerada ótima por 50%, o que, pode estar relacionado ao intenso policiamento da área. 47% avaliaram o conforto (ou sensação de) como ótimo e 27% como bom. Já o esforço para a circulação teve 27% considerando ótimo, 20% regular, 20% ruim e 20% muito ruim, o que pode estar relacionado ao percurso realizado e como a maioria dos questionários foi aplicado na entrada acessível, a maioria das respostas apontam para um esforço menor.

**Tabela 5.7:** Avaliação do entorno do Maracanã

Avaliações	Características tangíveis e intangíveis do entorno (%)						
	Rampas	Travessias	Espaço livre	Piso	Esforço	Conforto	Segurança
Ótimo	23	33	47	33	27	47	50
Bom	31	13	13	7	13	27	13
Regular	8	27	20	33	20	7	13
Ruim	15	0	7	13	20	7	13
Muito Ruim	23	27	13	13	20	13	13

Nestas condições e considerando a autonomia dos respondentes, um dado crítico foi observado: dos 47% dos entrevistados que não precisam de ajuda para se deslocar (subcapítulo 5.1) 29% precisou de auxílio no entorno do estádio. Isso sinaliza que, mesmo com as boas avaliações supra-apresentadas, o local não pode ser considerado inclusivo, uma vez que não permite o deslocamento independente nem mesmo daqueles que cotidianamente realizam suas atividades sem necessitar de ajuda de terceiros. 35% de todos os espectadores que necessitaram de auxílio no entorno do estádio (82%, dos quais 53% sempre precisam de auxílio, e 29% normalmente não precisam, mas precisaram no entorno do estádio) precisaram em todo o percurso, especialmente nas rampas.

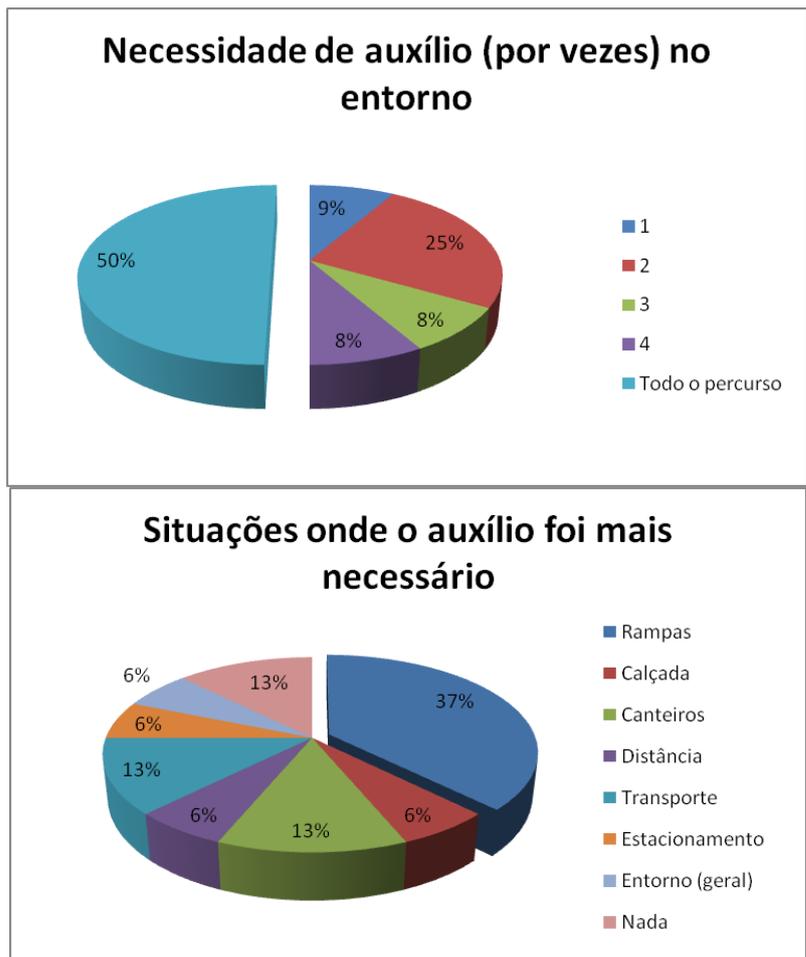


**Gráfico 5.7:** Relação entre autonomia e qualidade do entorno

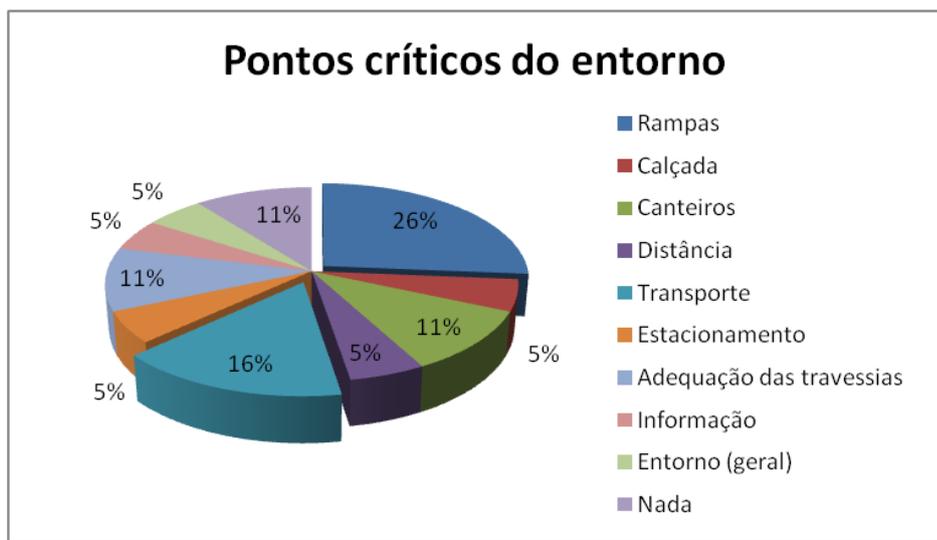
Não houve casos onde um indivíduo que normalmente precisa de ajuda tenha se deslocado sozinho no espaço estudado.

Foi perguntado aos respondentes quais são os aspectos mais críticos do entorno, e foram, novamente, ressaltadas as rampas. Vale mencionar que esta questão permitia a livre expressão do entrevistado. As respostas foram agrupadas nos tópicos do gráfico 5.9.

Facilitando a observação comparativa, a tabela 5.8 apresenta a percentual (arredondado) de citações das características do entorno onde houve grande necessidade de auxílio, e sobre os aspectos considerados críticos.



**Gráficos 5.8:** Autonomia no entorno do estádio



**Gráfico 5.9:** Pontos críticos mencionados em questão aberta

**Tabela 5.8:** Locais onde houve maior necessidade e auxílio e pontos mais críticos

Características do entorno	Percentual (%)	
	Pontos com maior necessidade de auxílio	Pontos considerados mais críticos
Rampas	38	36
Calçadas	6	7
Canteiros nas calçadas (descontinuidade com terra e grama)	13	14
Distância (a percorrer)	6	7
Transporte Público	13	21
Estacionamento	6	7
Adequação das travessias	-	14
Informação	-	7
Entorno (de forma geral)	6	7
Nada (tudo está a contento)	13	14

Assim, ainda com as melhorias realizadas no entorno, a promessa de acessibilidade apresentada no projeto da Prefeitura não cumpre seu papel de inclusão, a partir da visão do grupo investigado.

Em linhas gerais, foi observado que os pontos críticos e de maior necessidade de auxílio trazidas pelo grupo abordado corroboram com as variáveis indicadas pela literatura.

Entende-se que os atributos estudados no capítulo 3 tiveram aplicação na pesquisa preliminar (como será mais bem comentado adiante). Todavia, os resultados geram uma provocação no sentido de considerar aspectos diretamente relacionados ao grupo em questão. Neste sentido, a autonomia mostrou sua relevância uma vez que 82% dos entrevistados não se deslocaram de forma independente, justificando a verificação de sua aplicabilidade enquanto atributo. O esforço despendido no deslocamento é aparentemente um componente da circulação destes indivíduos, sendo um indicador a ser considerado nos atributos que este trabalho irá avaliar. Pretende-se fomentar aqui a discussão sobre a inclusão deste em estudos de avaliação do ambiente de caminhada.

O conforto e a segurança, atributos tradicionalmente utilizados em pesquisas de qualidade de serviço, apresentaram consistência no presente levantamento.

Considerando o que foi apresentado neste subcapítulo, é possível concluir que o entorno do estádio, apesar de melhorado, ainda não contempla de forma inclusiva e integradora alguns grupos de PcD, como por exemplo, cadeirantes. Mostra-se relevante também aprofundar a investigação do que é proeminente nas vivências deste grupo, já que, além da pequena amostra, o ambiente festivo (como o dos jogos onde a aplicação de questionários foi realizada) pode influenciar atenuando a avaliação, devido a atmosfera eufórica típica dessas ocasiões.

#### 5.4 COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS OBTIDOS COM A REVISÃO DA LITERATURA

Considerando as informações apresentadas no capítulo 3, se buscou o enquadramento dos dados coletados em campo nos atributos levantados no material consultado.

Partindo das respostas abertas, os aspectos mencionados foram comparados às variáveis do quadro 3.3. Desta forma, as respostas foram categorizadas em atributos, sinalizando acentuada importância da acessibilidade, do conforto e da conveniência.

De maneira mais detalhada, foram enquadradas somente em acessibilidade: “Correção de desnível”, “distância” e “estacionamento”; já relativas à acessibilidade e ao conforto consideram-se: “calçadas”, “canteiros” e “qualidade do piso”; relacionadas à acessibilidade e à segurança de tráfego: “Adequação das travessias”; por fim, quanto à conveniência, destacou-se: “espaço para circulação”. De todas as variáveis encontradas nas respostas, a última obteve a melhor avaliação pela maioria dos entrevistados. O quadro 5.2 resume as informações apresentadas, sinalizando as variáveis associadas aos resultados dos questionários:

**Quadro 5.2:** Enquadramento das respostas nos atributos

Atributos	Respostas	Variáveis Relacionadas
Acessibilidade	Correção de Desnível	Rampas, perfil longitudinal da calçada, desníveis.
	Distância	Facilidade de acesso, rotas acessíveis, rotas alternativas, caminhabilidade universal, comprimento da trilha de caminhada, distância até o começo da trilha.
	Estacionamento	Estacionamento, acesso por automóveis.
	Calçada	Existência de Calçadas, material da superfície da calçada, largura da calçada, qualidade das calçadas, manutenção da superfície.
	Canteiros	Barreiras
	Adequação das travessias	Proximidade com travessias, adequação das travessias, faixas elevadas para travessia.
Conforto	Calçada	Grau de acessibilidade da rota, Inclinação longitudinal e transversal, condições do pavimento, subidas e descidas, conservação da superfície, material das calçadas, revestimento do pavimento, locais para pausa e descanso, sombra e proteção contra o sol e a chuva
	Canteiros	Grau de acessibilidade da rota
Conveniência	Espaço para circulação	Espaço para circular livremente, nível de multidão, obstáculos, conectividade, possibilidade de caminhada até o destino.
Segurança de tráfego	Adequação das travessias	Número de travessias, facilidade para atravessar, cruzamentos seguros, sinalização, rebaixamento das calçadas.
	Calçada	Calçadas inseguras (buracos), dificuldade para caminhar, baixa velocidade de caminhada.

Em adição ao apresentado no quadro 5.2, algumas observações merecem ser feitas, assumindo que a natureza do evento possui interferências em outros atributos considerados e não necessariamente apresentados anteriormente. A realização de eventos como jogos de Copas de futebol ou Olimpíadas e Paralimpíadas exerce, em si, grande atratividade e é o que move os espectadores até o local do evento. A preocupação estética observada nos projetos e o ambiente festivo que tipicamente se constitui, reforçam a relevância do atributo atratividade nestas ocasiões. A segurança recebeu ótima avaliação (tabela 5.7) sob a justificativa de bom policiamento (reforçado devido às já abordadas manifestações), portanto, a segurança urbana teve relevo significativo. Já a segurança de tráfego foi aplicável somente no ambiente das calçadas, no conflito entre pedestres e cadeirantes, uma vez que a circulação de veículos não credenciados foi proibida nas ruas adjacentes.

No entanto, foi percebido que grande parte dos entrevistados careceu de auxílio durante a Copa das Confederações. Somando a isto as avaliações empregadas às características físicas

do espaço analisado, é notória a interferência da qualidade do ambiente na liberdade e na confiança destes indivíduos na oferta infraestrutural do Maracanã (pós obras). Isso reforça a ideia de se considerar outros atributos, tal qual a autonomia (considerando a percepção de liberdade, independência e qualidade de vida nos espaços para caminhada).

No levantamento dos atributos e variáveis mais importantes para o grupo estudado, este trabalho de campo exploratório trouxe indícios que corroboram a revisão da literatura apresentada (capítulos 2 e 3), mas que precisam ser aprofundados mediante a consulta em profundidade e posterior consultoria. Assim, pretende-se compreender profundamente as reais necessidades dos cadeirantes (indo além da legislação e dos manuais) e como estas são atendidas nos recortes espaciais do trabalho (Rio de Janeiro e Maracanã).

## *Capítulo 6*

---

### A Cidade do Rio de Janeiro sob a ótica dos cadeirantes e especialistas

## **6 A CIDADE DO RIO DE JANEIRO SOB A ÓTICA DOS CADEIRANTES E ESPECIALISTAS**

Conforme descrito no capítulo 4, a segunda etapa do levantamento de informações primárias foi realizada por meio de entrevistas em profundidade com cadeirantes e especialistas residentes e/ou atuantes na Cidade do Rio de Janeiro. Esta etapa tem como objetivo aproximar os atributos compilados na revisão da literatura (capítulo 3) com a realidade dos cadeirantes. A pesquisa de campo preliminar (capítulo 5) mostrou que no entorno do Maracanã, alguns atributos e variáveis observados no material consultado são confirmados. Pretende-se, então, compreender como o grupo estudado e os especialistas caracterizam os atributos levantados, e como os mesmos são percebidos pelos cadeirantes na Cidade do Rio de Janeiro.

O capítulo visa, desta forma, resumir as principais informações sobre os atributos (e, em sequência, sobre as variáveis relacionadas) contidas nas entrevistas. Além de apresentar a importância e a satisfação dos usuários com a Cidade do Rio de Janeiro – para possibilitar a posterior comparação entre as viagens cotidianas e as viagens para lazer, especialmente para megaeventos esportivos.

A seleção dos cadeirantes entrevistados se deu por meio de contato pessoais, via redes sociais e indicações. Já os especialistas foram escolhidos visando abranger diferentes esferas do conhecimento, agregando a academia e a gestão pública. Abarcar campos distintos do conhecimento pode, ao agregar olhares diversos, trazer resultados interessantes para a pesquisa. Soma-se a isso a importância de se buscar heterogeneidade nos entrevistados, uma vez que se optou pelo método da entrevista em profundidade.

Foram obtidas 13 entrevistas (cujo período de realização foi entre de 03 de outubro de 2013 até 9 de dezembro de 2013). Destas 7 contemplaram cadeirantes e 6 especialistas.

Dos cadeirantes entrevistados, 6 utilizam cadeira manual e 1 cadeira com controle *joystick*. Procurando uma heterogeneidade na composição deste grupo (como é o desejável quando se opta pelo método das entrevistas em profundidade) (MALHOTRA, 2006), os entrevistados possuíam as seguintes características:

- 2 com paraplegia, conservando bom controle de tronco e coordenação motora fina dos membros superiores – ambos sofreram acidente de carro;
- 1 com paraplegia, apresentando maior comprometimento da coordenação motora nos membros superiores – acidente de carro;
- 1 com paraplegia associada a lesão no plexo braquial (o entrevistado se considera quase tetraplégico, pois sua lesão é na altura do peito – vértebras T2 à T4 – somada à lesão no plexo braquial) – acidente de carro;
- 1 com tetraparesia – acidente de moto;
- 1 com sequela de poliomielite;
- 1 com osteogênese imperfeita – causa genética.

Já quanto aos especialistas, um dos entrevistados é cadeirante – o que o confere maior vivência no tema. Em duas das entrevistas realizadas contou-se com a participação de dois respondentes. Desta forma, quanto às especialidades e vínculos, tem-se:

- 4 arquitetos especialistas em acessibilidade – vinculados à prefeitura do Rio de Janeiro;
- 2 arquitetos (sem foco em acessibilidade) – vinculados à prefeitura do Rio de Janeiro;
- 1 engenheiro (especialista em transportes e sem foco em acessibilidade) – vinculado à prefeitura do Rio de Janeiro;
- 1 pesquisadora da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Das entrevistas realizadas, 10 foram conduzidas pela presente autora com auxílio de bolsista do CNPq<sup>32</sup>; 1 junto a outra estudante de mestrado do Programa de Engenharia de Transportes e bolsista da CAPES; e 2 sem acompanhamento. Sobre esta experiência é válido mencionar que significou um ganho tanto para o trabalho desenvolvido quanto no âmbito pessoal, devido à engrandecedora troca estabelecida.

---

<sup>32</sup> Projeto “PROJETO COPA 2014 - Análise e indicação de estratégias promotoras da mobilidade sustentável em Jogos no estádio do Maracanã”.

Neste Capítulo serão expostas as principais considerações sobre os atributos, a proposta de um novo atributo – buscando afinidade com a realidade de deficientes físicos – e a avaliação da Cidade do Rio de Janeiro pelos cadeirantes entrevistados.

## 6.1 ATRIBUTOS DISCUTIDOS NAS ENTREVISTAS: CONTRIBUIÇÕES DOS ENTREVISTADOS

Com vistas a aproximar da perspectiva dos usuários a base conceitual utilizada para cadeirantes no estudo da qualidade de serviço, este subcapítulo traz as percepções dos entrevistados sobre os atributos considerados.

No decorrer das entrevistas alguns atributos da qualidade dos deslocamentos em cadeira de rodas despontaram de forma espontânea, bem como as variáveis que os representam (mencionadas como exemplos). No entanto, visando compreender toda lista pré-definida de atributos (desenvolvida com base na revisão da literatura e nas discussões com a equipe do Projeto Copa 2014), aqueles não abordados nas questões dos módulos de “Introdução e aquecimento” e “Motivos para caminhada” (do roteiro utilizado para as entrevistas – ver apêndice 4) foram questionados de forma direta ao final da entrevista.

Este tópico irá pontuar as principais contribuições dos entrevistados, separando os dois grupos abordados (especialistas e cadeirantes) em cada atributo. Desta forma, pretende-se facilitar a observação dos aspectos onde as opiniões tendem a convergir ou divergir. Com esta contribuição, tornar-se-á possível o desenvolvimento de uma proposta de definição para cada um dos atributos, considerando a literatura e os entrevistados (subcapítulo 6.2). Valendo explicitar que a organização da contribuição, no caso dos especialistas, se deu por meio do material complementar<sup>33</sup> – que apresentava uma breve definição do atributo, pedindo a crítica dos entrevistados – além das transcrições das entrevistas.

Outro esclarecimento que deve ser feito de antemão designa-se à adoção do atributo “Agradabilidade” (NZ TRANSPORT AGENCY, 2009), em detrimento da “atratividade”. A atratividade se encontra mais relacionada às questões estéticas do ambiente. Visando agregar

---

<sup>33</sup>Ver apêndice 7, parte 1.

as condições sociais de maneira mais clara em um conceito mais abrangente. Considerando que ambos existem na literatura, mesmo com menor recorrência (nos trabalhos consultados) optou-se pela utilização do termo “agradabilidade”. Tendo assim, considerando o capítulo 3, os atributos “acessibilidade”, “agradabilidade”, “conforto”, “confiabilidade”, “conveniência”, “rapidez” e “segurança” (de tráfego e urbana). Pretende-se, com base nos resultados alcançados com as entrevistas, confirmar a aplicabilidade dos atributos descritos para cadeirantes no Rio de Janeiro. Assim, os atributos serão expostos em seções, por ordem alfabética, e as comparações entre os discursos serão mostradas na medida em que os resultados do grupo de cadeirantes forem sendo apresentados (logo, apresentar-se-á a contribuição dos especialistas, e em seguida as contribuições dos cadeirantes concomitante as comparações entre os grupos).

### **6.1.1 Acessibilidade**

- **Especialistas (Transcrições e Material Complementar):**

- De forma ampla associam a acessibilidade às características da infraestrutura disponível (dimensão tangível, concreta);

- Uma das especialistas ressalta, no entanto, que a acessibilidade arquitetônica é apenas um dos componentes do amplo conceito que é a acessibilidade (composta pelas dimensões: arquitetônica, instrumental, comunicacional, atitudinal, programática e metodológica – ver capítulo 1). Todas as dimensões se complementam na noção geral do termo “acessibilidade”.

- É considerada como pré-requisito para a Inclusão. E nesta perspectiva uma palavra-chave é PARTICIPAÇÃO (possibilidade de participar de maneira igualitária das atividades);

- Condição de alcance;

- Engloba, em essência, duas noções trazidas por especialista, a saber:

- Funcionalidade: estruturas e serviços desenvolvidos para desempenhar ao máximo suas funções, viabilizando sua utilização integral e de forma eficiente por todas as pessoas (F. – Arquiteto especialista em acessibilidade)
- Dignidade: Designa a prática de ações corretas atendendo aos direitos humanos, a moral, a ética e a cidadania (F. – Arquiteto especialista em acessibilidade).

- Trata da provisão de um direito básico, e de sua universalização;

- Dentro da acessibilidade atitudinal (ou assistida) existe uma discussão que ressalta até que ponto a ajuda de terceiros é interessante. Ao passo que este auxílio pode ser diferencial ao atravessar determinado trecho, é um paliativo que pode protelar mudanças que garantam a inclusão. A legislação trata da “acessibilidade assistida” como componente da acessibilidade. Mas se discute se esta condição pode comprometer a autonomia – preceito garantido pela mesma lei (BRASIL, 2004).

“(…) E aí entra também uma outra coisa que eu também acho muito importante que é... que a gente chama de acessibilidade atitudinal, né? Que aí pode ser que a pessoa tenha vários problemas, barreiras (no que tange a essa barreira mais física, que a gente esta dizendo), pode ser minimizado por um atitude mais inclusiva. Não que isso resolva todos os problemas e a gente seria ingênuo de falar isso, mas (...) é um complemento, né?” (Q. – Especialista em acessibilidade da EEFD/UFRJ).

“(…) Acessibilidade assistida é um erro! Quando tratamos de autonomia, assistido não nos atende.” (P.– Arquiteta especialista em acessibilidade).

- É um conceito que deve ser aplicado a todo o trajeto (ligando “ponto a ponto” – origem-destino – gerando rotas acessíveis);

- As condições de acessibilidade tendem a ser determinantes na opção por um trajeto;

- A provisão da acessibilidade é dada, atualmente, fundamentalmente com base em manuais (técnicos). Fala-se em garantia de acesso, autonomia e geração de facilidade, contudo, não é percebida uma forte preocupação em entender e considerar o que os usuários assumem (e priorizam) como acesso, autonomia e facilidades (dentre outros aspectos);

- Relacionam com a autonomia.

• **Usuários (Transcrições):**

- Assim como com os especialistas, existe uma grande associação do conceito com a arquitetura e a possibilidade de locomoção. As características infraestruturais compuseram o aspecto mais citado;

- Concordando com os especialistas, o trajeto “ponto a ponto” foi lembrado e, neste contexto destacado o valor da independência (autonomia) no dia-a-dia;

- Facilidade de acesso (ir e vir). Conseguir chegar ao destino;

- A falta de acessibilidade aumenta a vulnerabilidade sobre uma cadeira de rodas;

- Quanto a discussão sobre a acessibilidade assistida, não veem (de forma geral) problemas em pedir ajuda em determinadas situações. Observam esta disponibilidade de forma positiva (desde que antes do auxílio se consulte se o cadeirante precisa/deseja ajuda). Por outro lado, no entanto, valorizam a possibilidade de se deslocar de forma independente. Observa-se que, a despeito do desejo de liberdade, existe a adaptação às condições espaciais, o que se reflete em encarar a necessidade de ajuda como algo natural e positivo;

- Quanto ao ambiente social, ressaltam a dificuldade de transitar pelas calçadas devido aos obstáculos impostos por moradores ou visitantes (tais como falta de acessibilidade nas calçadas, carros obstruindo a passagem, dentre outros);

- Reclamam por não serem consultados nos processos decisórios.

“(...) as vezes a rampa (...) eles constroem porque é obrigado, né? Tem a lei, que é obrigado a construir acesso pra deficiente, mas não chamam o deficiente pra testar...” (K. – Cadeirante).

- A acessibilidade é vista como o diferencial para que exista a inclusão, e, em decorrência, como a possibilidade de obter um nível de qualidade de vida similar a dos indivíduos não deficientes;

- Também relacionam com a liberdade e autonomia.

### **6.1.2 Agradabilidade**

- **Especialistas (Transcrições e Material Complementar):**

- Relacionam fortemente com o ambiente social, que deve ser inclusivo e solidário;

- Relacionam também com a estética local;

- Quanto ao ambiente, também consideram o seu estado. E neste sentido salientam as condições de higiene que podem gerar, inclusive, riscos de contaminação;

- Aproximam da noção de conforto ambiental, abordando a criação de espaços que proporcionem uma condição psicologicamente mais atrativa.

“(…) você procurar ter uma organização estética que tenha alguma poesia, alguma beleza, alguma coisa especial, né?” (H. – Arquiteto).

- Relacionam ao esforço despendido no percurso;

- Acreditam que inclui a noção de segurança.

- **Usuários (Transcrições):**

- Consideram um aspecto secundário frente à possibilidade de acesso. O fundamental é que se possa interagir com o espaço de forma consciente. Por isso, é, antes de tudo, um atributo que se relaciona com a mobilidade e a autonomia. A sensação de agrado está subordinada à independência;

- Mediante a disponibilidade de acesso, contemplam a estética como relevante;
- A questão social refere-se a companhias agradáveis;
- Em ordem de importância, exprimem suas prioridades da seguinte forma:
  - 1º Acesso
  - 2º Ambiente Social
  - 3º Estética.

### 6.1.3 Confiabilidade

- **Especialistas (Transcrições e Material Complementar):**

- Relacionam a opção por determinada rota a uma experiência anterior. Neste sentido a informação tem papel fundamental;
- Existe a tendência a optar por rotas que forneçam menor risco de acidentes, crimes, quedas etc. Mostrando a relação deste atributo com a segurança;
- Considerando a acessibilidade assistida: Locais onde se possa contar com auxílio;
- Ainda sobre este aspecto, a dignidade no tratamento é lembrada como parte fundamental da sensação de confiança;

- **Usuários (Transcrições):**

- Frente a todas as dificuldades encontradas no deslocamento, consideram como um atributo sem grande relevância ou aplicação concreta;
- Em especial para aqueles que residem longe do Centro da Cidade, as condições gerais (nas vias e sistemas de transportes coletivos) repercutem na constante desconfiança com os sistemas e lugares;

- A falta de confiança faz com que a organização da rotina deva ser constante e sempre contando com horas adicionais;
- Assim como os especialistas, relacionam com o atributo segurança, designando que esta percepção surge mediante a locais adaptados e sem risco de quedas. Locais que viabilizem o deslocamento independente;
- Em concordância com especialistas, também relacionam com alguma experiência anterior;
- E, novamente convergindo com a opinião dos especialistas, abordam a confiança em outras pessoas para superar obstáculos.

#### **6.1.4 Conforto**

- **Especialistas (Transcrições e Material Complementar):**

- Relacionam com situações que geram desconforto, como a trepidação e o esforço excessivo;
- Associam o atributo à acessibilidade arquitetônica (ver capítulo 1);
- Mencionam um microclima agradável;
- Não restringem a noção ao acesso, considerando também os aspectos sociais, ambientais e espaciais. Falam da necessidade de um ambiente agradável e solidário;
- Relacionam com a orientação e a comunicação.

- **Usuários (Transcrições):**

- Associam com a inclusão e com o DOMÍNIO da cadeira e do corpo;
- Relacionam com autonomia, distância, praticidade e acessibilidade;

- Acreditam que o atributo se relaciona, no foro social, com o tratamento digno;

- Falam de opções interessantes na circulação.

### **6.1.5 Conveniência**

- **Especialistas (Transcrições e Material Complementar):**

- Relacionam com a facilidade na utilização e com a possibilidade de executar o percurso no menor tempo possível e com segurança;

- Outra abordagem contempla o convívio social e o trato não diferenciado em situações cotidianas (demonstrações de pena, reações exageradas etc);

- Não se atém ao individual, chegando ao respeito à Constituição Federal. Nesta perspectiva, envolve tanto as esferas gestoras quanto a população.

“Conveniência sempre se relaciona com o indivíduo único e padrão. Enquanto a sociedade não entender que as pessoas com deficiência também são únicas, não conseguiremos gerar espaços comuns a um Desenho Universal.” (P.– Arquiteta especialista em acessibilidade).

- **Usuários (Transcrições):**

- No que tange o ambiente social, falam do respeito ao espaço do outro e da inclusão;

- Relacionam com a autonomia e a independência;

- Relacionam com a acessibilidade considerando as características individuais (ter a facilidade de acordo com seu nível de mobilidade);

- Acreditam que a conveniência deve ser para todos, e não promover uma falsa adaptação que não garanta o acesso universal.

### 6.1.6 Rapidez

- **Especialistas (Transcrições e Material Complementar):**

- Entendem como uma noção relativa, altamente subjetiva;
- Pensam na noção de eficiência: Relação entre o tempo e as condições do espaço. Por exemplo: Rotas acessíveis podem aumentar a velocidade da viagem;
- Considera as possibilidades individuais.

“Então a rapidez é a possibilidade de você atingir determinados objetivos num tempo mínimo de acordo com a sua possibilidade.” (H. – Arquiteto).

- **Usuários (Transcrições):**

- Concordam com os especialistas afirmando que só há rapidez quando há acessibilidade (condições favoráveis e seguras);
- Um usuário menciona a palavra-chave PRATICIDADE;
- Acreditam que não adianta ser uma rota curta, se não for possível transitar nela.

“(…) O caminho mais rápido é aquela casa ali, só que não tem meio-fio aqui. Eu saltei aqui e vou ter que pegar um caminho mais fácil, que é acesso. Então eu vou ter que andar, nem que seja 1km até encontrar uma rampa que tenha outra rampa do outro lado da pista, que eu possa subir e que a calçada me dê acesso pra onde eu quero chegar. Quer dizer, eu sacrifico o conforto, né? A facilidade que e só atravessar... Só que pra mim não existe isso. Eu tenho que optar pelo caminho mais difícil, por ser mais fácil pra cadeira, entendeu? Não é pra eu físico. É pra cadeira. A cadeira não sobre e desce meio-fio sem rampa. E mesmo assim já tentei algumas vezes e a cadeira quebra...Eu empinei uma roda fazendo isso...” (C. – Cadeirante)

### 6.1.7 Segurança (Geral)

- **Especialistas (Transcrições e Material Complementar):**

- Relacionam fortemente com o risco de acidentes e conflitos com automóveis. Ressaltam o risco de circular na pista de rolamento, principalmente quando o fazem na contramão do fluxo de veículos;

- Nesse sentido, falam da necessidade de pensar em medidas que reduzam a velocidade média dos veículos em cruzamentos, restrições às modalidades motorizadas e ampliação da segurança na circulação;

- Falam do uso indevido da ciclovia;

- Abordam o risco de acidentes nas calçadas. Por isso reforçam a necessidade de calçadas niveladas (perfil longitudinal) e iluminadas;

“E todas as esferas, o cadeirante especificamente, deve possuir segurança em ser autônomo e ter rotas possíveis para qualquer caso de conflito.” (P.– Arquiteta especialista em acessibilidade).

- Relacionam a iluminação à questão da segurança contra crimes;

- Mencionam que grandes distâncias podem ser prejudiciais à saúde dos cadeirantes;

- Associam com a orientação.

- **Usuários (Transcrições):**

- Concordam com os riscos de conflito com veículos pelo trânsito no leito carroçável;

- Falam sobre os riscos que são obrigados a correr, pois as calçadas não são (na maioria das vezes) transitáveis. E, nesta exposição, optam pela contramão para ter visibilidade e um tempo mínimo de reação;

“(...) com ônibus, com carro já passei muito susto, né? Mas não porque eu quero, eu não sou maluco não... Eu não tinha outra opção.”(K. – Cadeirante)

“Eu não sou de acordo de andar de costas pro carro, por quê? Se acontecer do motorista não me ver... eu estou vendo que ele não está me olhando e ela está andando pra minha frente, eu vou dar um jeito de sair da frente dele” (F. – Cadeirante).

- Ainda sobre este conflito o meio-fio e a inexistência de rampas aumentam a insegurança. Já os quebra-molas são lembrados por reduzirem a velocidade dos carros;
- Como os especialistas, tratam do uso indevido da ciclovia;
- Os obstáculos, buracos, pedras (dentre outros) tornam a viagem insegura pelo risco de queda e/ou quebra da cadeira;
- Falam sobre o domínio da situação promovendo a sensação de segurança;
- A violência urbana foi lembrada com pouca ênfase, comparando-a com a segurança de tráfego (conflitos) e nas calçadas.

### **6.1.8 Palavras-chave e relações entre atributos de acordo com as entrevistas**

Levando em conta as particularidades dos cadeirantes, esta dissertação considera que se deve buscar aproximar os atributos do ambiente de caminhada da realidade deste grupo. Observando a importância atribuída à autonomia (mencionada espontaneamente pelos usuários), pretende-se caracterizá-la enquanto atributo, o que será realizado no subcapítulo 6.2. Mas, na apresentação das palavras-chave associadas, já se passará a considerar a autonomia como um atributo da circulação em cadeira de rodas. Buscando organizar a análise dos discursos, foi realizado, a partir da leitura das transcrições, o destacamento das palavras-chave encontradas. Esta etapa visou organizar as principais informações sobre os atributos contidas nas entrevistas. Este procedimento foi realizado em duas etapas, onde na primeira as palavras foram tabeladas como apareceram nos discursos ou em termos correlatos em casos onde foram descritas situações; e na segunda foram agregadas em grupos mais abrangentes (facilitando assim a utilização das transcrições na conceituação dos atributos).

Com base nos quadros 6.1 e 6.2, é possível notar que, em linhas gerais, as repostas dos usuários tendem a destacar a possibilidade de acesso e a infraestrutura, o resguardo de seus direitos e a inclusão. Os especialistas, por sua vez, trazem aspectos mais abstratos (como a solidariedade e o bom senso). Atribuem, como os usuários, elevada importância à arquitetura e infraestrutura. Os grupos concordam na forte relação da rapidez com as condições de acesso, na forte relação da segurança com conflitos entre cadeirantes e outros veículos ou pessoas, e mostram a relevância da segurança nas calçadas. Os quadros que seguem (6.3 e 6.4) apresentam as palavras-chave agrupadas. O intuito de agregar termos com significados próximos é facilitar a utilização destes na definição dos atributos (uma vez que os padrões observados podem apontar para o que deve ser considerado).

**Quadro 6.1:** Palavras-chave cadeirantes

Atributos	Aspectos lembrados						
	Usuários						
	R	B	C	P	V	F	K
Acessibilidade	Arquitetônica	-	Acesso	Acessos	Acessos	Acessos	Acessos
				Atitudinal	Arquitetônica	Locomoção	Obstáculos
					Facilidade		Liberdade
Agradabilidade	-	-	-	Inclusão	Mobilidade	Mobilidade	-
				Ambiente	Inclusão	Social	
					Independência	Ambiente	
Autonomia	Independência	Independência	Independência	Independência	Independência	Independência	Independência
	Direito	Liberdade	Liberdade		Relação com a deficiência	Planejamento diário	
	Controle / domínio		Direito				
			Felicidade				
			Constrangimento (negativa)				
Confiabilidade	-	-	-	-	Adaptação arquitetônica	Adaptação arquitetônica	Experiência anterior
					Independência		Atitudinal
					Tranquilidade		
Conforto	Inclusão	-	Distâncias	Praticidade	Inclusão	Inclusão	Praticidade
	Trepidação			Direito			Liberdade de escolha
Conveniência	Espaço	-	Independência	-	Facilidades	Aceitação	-
						Respeito	
Rapidez	Acesso	-	Rotas acessíveis	-	Rotas acessíveis	Rotas acessíveis	Rotas acessíveis
					Facilidade		
Segurança	Conflito	Assaltos, crimes e tiroteios	Conflito	Conflito	Conflito	Conflito	Conflito
	Controle / Domínio		Atropelamento	Atropelamento	Mobilidade	Buracos	Independência
			Calçada insegura	Piso	Piso	Risco de queda	Risco de queda
				Risco de queda	Risco de queda		Calçada insegura

**Quadro 6.2:** Palavras-chave Especialistas

Atributos	Aspectos lembrados					
	Especialistas					
	F	Q	P	H	G	T
Acessibilidade	Funcionalidade	Arquitetônica	-	Barreiras	Arquitetônica	-
	Dignidade	Participação		Acesso		
	Alcance	Atitudinal		Universalização do acesso		
Agradabilidade	Social	Espaço	Social	Solidariedade	-	-
		Limpeza		Ambiente		
				Poesia (no espaço)		
Autonomia	Independência	Independência	Independência	Independência	-	Relação com a deficiência
	Direito	Direito	Direito	Desejo		
	Dignidade	Controle / Domínio	Relação com a deficiência	Liberdade		
	Relação com a deficiência		Viagem (global)			
Confiabilidade	Atitudinal	-	-	Atitudinal	-	-
	Facilidade			Solidariedade		
				Dignidade		
				Acordo social		
Conforto	Trepidação	Trepidação	Inclusão	Inclusão	Orientação	-
		Obstáculos	Social	Social		
			Ambiente	Solidariedade		
			Distância			
			Acesso			
Conveniência	Facilidade	Arquitetônica	Bom senso (social)	Respeito	-	-
	Rapidez					

Atributos	Aspectos lembrados					
	Especialistas					
	F	Q	P	H	G	T
Rapidez	Relativo	Rota acessível	Rota acessível	Rota acessível	Relativo	-
		Eficiência		Relação com a deficiência		
Segurança	Conflito	Conflito	Rota de fuga	Medo	Conflito	-
	Atropelamento	Iluminação	Distância	Independência	Iluminação	
	Risco de queda	Risco de queda		Risco de queda	Policiamento	
		Atropelamento		Calçada insegura	Calçada insegura	
		Assalto		Sinalização	Sinalização	

Onde:

- Arquitetônica = foi usado quando os entrevistados utilizaram o termo ou deram exemplos ligados à infraestrutura;
- Social = citações que relacionam a existência de pessoas, ambiente movimentado etc;
- Ambiente = estética;
- Atitudinal = Possibilidade de contar com o auxílio de alguém;
- Controle / Domínio = domínio de seu corpo;
- Viagem (Global) = Engloba a viagem desde o momento que o indivíduo deixa sua casa até chegar ao local desejado;
- Quando as contribuições não foram significativas foi colocado o "-".

**Quadro 6.3:** Palavras-chave cadeirantes – Agregado

Atributos	Aspectos lembrados – Agregado						
	Usuários						
	R	B	C	P	V	F	K
Acessibilidade	Arquitetônica	–	Arquitetônica	Arquitetônica	Arquitetônica	Arquitetônica	Arquitetônica
				Atitudinal	Facilidade		Independência
Agradabilidade	–	–	–	Ambiente	Facilidade	Facilidade	–
				Social	Social	Social	
					Independência	Ambiente	
Autonomia	Independência	Independência	Independência	Independência	Independência	Independência	Independência
Confiabilidade	–	–	–	–	Arquitetônica	Arquitetônica	Experiência
					Independência		Atitudinal
Conforto	Social	–	Facilidade	Facilidade	Social	Social	Facilidade
	Arquitetônica			Direito			
Conveniência	Arquitetônica	–	Independência	–	Facilidades	Social	–
Rapidez	Facilidade	–	Arquitetônica	–	Arquitetônica	Arquitetônica	Arquitetônica
					Facilidade		
Segurança	Tráfego	Urbana	Tráfego	Tráfego	Tráfego	Tráfego	Tráfego
	Independência		Calçadas	Calçadas	Calçadas	Calçadas	Calçadas
				Facilidade		Independência	

**Quadro 6.4:** Palavras-chave Especialistas – Agregado

Atributos	Aspectos lembrados - Agregado					
	Especialistas					
	F	Q	P	H	G	T
Acessibilidade	Facilidade	Arquitetônica	-	Arquitetônica	Arquitetônica	-
	Independência	Social			Facilidade	
		Atitudinal				
Agradabilidade	Social	Arquitetônica	Social	Social	-	-
		Calçadas		Ambiente		
Autonomia	Independência	Independência	Independência	Independência	-	Individual
	Individual		Individual			
			Arquitetônica			
Confiabilidade	Atitudinal	-	-	Atitudinal	-	-
	Facilidade			Social		
				Independência		
Conforto	-	Atitudinal	Social	Social	Orientação	-
			Facilidade			
			Ambiente			
Conveniência	Facilidade	Arquitetônica	Social	Social	-	-
Rapidez	-	Arquitetônica	Arquitetônica	Arquitetônica	-	-
				Individual		
Segurança	Tráfego	Tráfego	Calçadas	Urbana	Tráfego	-
	Calçadas	Calçadas		Calçadas		
		Urbana		Independência	Urbana	
				Orientação		

Onde:

- Arquitetônico = Respostas que remetem ao acesso físico;
- Atitudinal = Envolve o auxílio de terceiros;
- Social = ambiente social (movimento, conhecidos etc), INCLUSÃO (não vinculado ao auxílio);
- Ambiente = Local, estética, arquitetura e termos correlatos;
- Independência = Liberdade, felicidade, domínio do corpo, planejamento;
- Facilidade = Acesso, chegar ao destino, mobilidade, praticidade, distância e termos correlatos;
- Experiência = experiência anterior;
- Tráfego = Atropelamento, conflito com outros transeuntes e termos correlatos;
- Urbana = Assaltos, crimes, tiroteios, iluminação, policiamento e termos correlatos;
- Calçadas = insegurança nas calçadas, risco que queda, contaminação e termos correlatos;
- Orientação = Sinalização;
- Individual = Condição individual, particular.

Observando os quadros 6.3 e 6.4, é possível notar que, no que se refere à acessibilidade tanto os usuários quanto os especialistas tendem a dar destaque às características arquitetônicas. Este atributo contempla para ambos a independência, o auxílio e as facilidades. Já na agradabilidade os grupos concordam no maior peso ao ambiente social, e quanto ao ambiente (estética). O peso maior em autonomia é a independência (sendo fator unânime para usuários); neste aspecto os especialistas complementam com o impacto da arquitetura e das características individuais na autonomia ao circular. Já sobre a confiabilidade, os grupos concordam com a importância de uma atitude inclusiva (atitudinal) e na possibilidade de independência como promotores da sensação de confiança. Sobre o conforto os cadeirantes entrevistados mencionam mais vezes o ambiente social e a facilidade de acesso, para especialistas o segundo tem peso menor. Concordam também sobre a importância do ambiente social, das condições arquitetônicas e da facilidade de acesso no atributo conveniência. Sobre a rapidez, a acessibilidade arquitetônica teve destaque em ambos os grupos. E, por fim, no tocante a segurança foram citadas principalmente as calçadas, o risco de conflitos e acidentes, o risco de assaltos (em menor grau) e a possibilidade de independência no deslocamento.

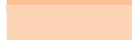
Na apresentação dos resultados das entrevistas (seções 6.1.1 até 6.1.7) foram sinalizadas relações entre os atributos apontadas pelos entrevistados. As ocorrências nos discursos (destas relações) foram contabilizadas e apresentadas nos quadros 6.5, 6.6 e 6.7:

**Quadro 6.5:** Interseção entre atributos com base nas entrevistas dos Usuários

Usuários								
	Acessibilidade	Agradabilidade	Autonomia	Confiabilidade	Conforto	Conveniência	Rapidez	Segurança
Acessibilidade				–				
Agradabilidade				–		–	–	–
Autonomia							–	
Confiabilidade	–	–			–	–	–	
Conforto				–		–	–	–
Conveniência		–		–	–		–	–
Rapidez		–	–	–	–	–		–
Segurança		–			–	–	–	

**Quadro 6.6:** Interseção entre atributos com base nas entrevistas dos Especialistas

Especialistas								
	Acessibilidade	Agradabilidade	Autonomia	Confiabilidade	Conforto	Conveniência	Rapidez	Segurança
Acessibilidade		–				–		
Agradabilidade	–		–			–	–	
Autonomia		–		–	–	–	–	–
Confiabilidade			–		–			
Conforto			–	–		–	–	–
Conveniência	–	–	–		–			
Rapidez		–	–		–			–
Segurança			–		–		–	

-  Relação forte
-  Relação Mediana
-  Relação Fraca
-  Relação Muito Fraca
- Sem relação

Comparando os quadros 6.5 e 6.6, se observa que os dois grupos apontam que a conveniência não possui forte relação com nenhum outro atributo, e relacionam a autonomia à acessibilidade. Sobre a relação entre rapidez e a acessibilidade também existe concordância, no entanto, para os cadeirantes a rapidez estabelece somente esta afinidade (enquanto que os especialistas também a associam à confiabilidade e conveniência). Para os especialistas, a autonomia se relaciona somente com a acessibilidade, e, já para os usuário este atributo influi na agradabilidade, no conforto, na conveniência e na segurança. Desta forma, se nota que este atributo é muito presente nas vivências cotidianas dos cadeirantes. Os especialistas não assumem a relação entre a sensação de agradabilidade com a acessibilidade, o que, para os usuários tem mediana interseção. A relação entre confiabilidade e a autonomia só foi observada no quadro dos usuários, e a acessibilidade vinculada ao conforto é mais forte para o grupo de especialistas. Os atributos que possuem vínculo com a agradabilidade variam entre os grupos: Enquanto que para os usuários a percepção de agrado está ligada à acessibilidade, a autonomia e ao conforto, para os especialistas ela está relacionada ao conforto (concordam neste ponto), a confiabilidade e à segurança. O mesmo é observado no atributo segurança, cujos usuários associam com a acessibilidade, a autonomia e a confiabilidade e os especialistas à acessibilidade, agradabilidade, confiabilidade e conveniência.

Unificando as ocorrências contabilizadas em um quadro geral será possível observar o panorama trazido pelas entrevistas realizadas. Desta forma, o quadro 6.7 mostra.

Com base no quadro 6.7 se observa que as maiores relações se estabelecem entre a acessibilidade e a autonomia, a acessibilidade e o conforto e a acessibilidade e a rapidez. A acessibilidade é o único atributo que foi associado a todos os demais. Isto demonstra que, para o grupo escolhido (que, como observado na análise dos quadros 6.1, 6.2, 6.3 e 6.4, está fortemente associada as características da arquitetura e à possibilidade de acesso) a acessibilidade afeta na percepção de diversos aspectos, tendo uma importância muito grande. Era esperado que a autonomia fosse vinculada à confiabilidade de forma mais intensa (haja vista que no quadro 6.7 a relação é fraca), mostrando que a hipótese de que a sensação de independência é afetada pela confiança no percurso (em termos de tempo e espaço) não se confirma nesta aplicação do método proposto. A confiabilidade se mostrou, de forma geral, pouco presente nos discursos e no imaginário dos entrevistados.

**Quadro 6.7:** Interseção entre atributos com base nas entrevistas (geral)

Geral								
	Acessibilidade	Agradabilidade	Autonomia	Confiabilidade	Conforto	Conveniência	Rapidez	Segurança
Acessibilidade								
Agradabilidade						-	-	
Autonomia							-	
Confiabilidade					-			
Conforto				-		-	-	-
Conveniência		-			-			
Rapidez		-	-		-			-
Segurança					-		-	



A avaliação dos quadros apresentados nesta seção permite considerar de forma mais organizada os discursos dos entrevistados na busca por atributos relevantes para cadeirantes, bem como seus respectivos significados. Desta forma, o subcapítulo 6.3 sintetizará as informações apresentadas até aqui para, em associação com a revisão da literatura realizada, expor a proposta de atributos deste trabalho. Mas, para finalizar a apresentação dos resultados obtidos nas entrevistas, será trabalhada a noção de autonomia no subcapítulo 6.2.

## 6.2 AUTONOMIA COMO UM ATRIBUTO

A autonomia é uma palavra de origem grega (*autonomía*), que, em linhas gerais, simboliza a possibilidade de gerir a própria vida, governar-se mediante acordos sociais (LOPES *et al*, 2011; SOUZA, 2006). É, portanto, uma noção que se aplica a diversos contextos, desde o nível individual até a organização da sociedade. Em escala mais abrangente, é fundamental mencionar a visão de Cornelius Castoriadis, que pensava a autonomia com vistas a constituição de uma sociedade “auto-instituída”, na qual não houvesse separação institucional entre governantes e governados, e na qual a política e os tabus não reprimissem seus cidadãos. Sobre esta base, SOUZA (2006) elabora a noção de desenvolvimento sócio-espacial. O autor compreende que a busca de uma mudança social positiva passa pela melhoria da qualidade de vida e da justiça social. Como foi superficialmente comentado seção 2.1.1, a qualidade de vida está relacionada com a satisfação das necessidades, enquanto que a justiça social trata da igualdade de oportunidades (considerando a diversidade dos indivíduos, e, consecutivamente, de suas necessidades). Estas noções são, para o autor, subordinadas à autonomia, que é tida como um processo:

A autonomia, assim, será vista a partir da ótica dos diferentes graus de autonomia (...) que, na prática, existem ou podem existir. Um tal enfoque pode e deve admitir a possibilidade de que, na atual situação, especialmente em um país semiperiférico como o Brasil, o aparelho de Estado pode, dependendo da conjuntura e constelação de forças, protagonizar ações e implementar políticas públicas que conduzam a um aumento do grau de autonomia dos desprivilegiados.” (SOUZA, 2006, p. 177)

A autonomia, enquanto promotora de igualdade e inclusão, deve ser tratada considerando a liberdade e a independência. Liberdade na tomada de decisões, nas

escolhas e atitudes, no suprimento de suas necessidades e na realização de seus desejos. Para LOPES *et al* (2001) “A palavra autonomia é entendida como sinônimo de liberdade, de ações e de pensamento, é condição que toda pessoa necessita para utilizar os elementos necessários para desenvolver meios que possibilitem compreender melhor a relação com a sociedade.” (LOPES *et al*, 2011, p. 18).

O valor instrumental<sup>34</sup> da autonomia diz respeito à importância da liberdade para se fazerem coisas ou proteger-se de ações nocivas de outrem, enquanto o valor intrínseco refere-se à fruição da liberdade efetiva como um bem em si mesmo, base da auto-estima do ser humano. (SOUZA, 2006, p. 65).

O mesmo autor da citação complementa a noção, explicando que para que haja autonomia é fundamental o respeito à diferença e, ao mesmo tempo, à igualdade no oferecimento de oportunidades:

A autonomia individual, que anda de mãos dadas com o princípio de defesa da alteridade legítima (“direito à diferença”, em que se incluem percepções distintas das próprias necessidades, e desde que perseguir a satisfação destas necessidades não fira as liberdades básicas de outrem), e a autonomia coletiva, em que a exigência de justiça social e, por conseguinte, de igualdade efetiva de oportunidades, pode ser convenientemente posta, não são ideias antitéticas mas (...) interdependentes. (SOUZA, 2006, p. 65)

Pensando a autonomia de PcD, observa-se que o conceito é materializado nas condições de acesso ao trabalho, à educação, à informação, ao universo digital e aos destinos, considerando a infraestrutura ofertada. Nessa perspectiva, ressalta-se a participação ativa nos processos sociais e o direito de ir e vir assegurado, como aspectos fundamentais. Cabendo salientar o papel da família neste contexto, pois, o cuidado excessivo pode influenciar negativamente no ganho de autonomia, por privar a PcD da vivência, da experimentação e da superação das dificuldades particulares (CAMPOS, 2006). De forma ampla:

Para que a pessoa, que se encontra na condição de deficiente, possa alcançar a autonomia, ela necessita de transformações que impliquem em ações correspondentes ao seu modo de vida. (...) A pessoa com deficiência necessita de condições favoráveis para que ela possa exercer suas atividades dentro de suas limitações. (LOPES *et al*, 2011, p. 17).

---

<sup>34</sup> O autor trabalha com a ideia de que tanto a autonomia individual quanto a coletiva possuem os valores instrumental e substantivo (ou intrínseco).

E, ao levar o foco às pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas, se observa que a autonomia ganha relevância pungente devido à impossibilidade de acesso às oportunidades e destinos. O direito de ir e vir, que é a base da qualidade de vida e da felicidade, é, por vezes, comprometido/negligenciado. Sobre este conceito, os entrevistados por este trabalho desenvolvem os seguintes pontos:

- **Especialistas (Transcrições e Material Complementar):**

- Entendem a estreita relação com condições individuais (características da deficiência);

- Trata-se de um direito assegurado pela legislação;

- Palavras-chave são INDEPENDÊNCIA, PARTICIPAÇÃO, DESEJO e LIBERDADE.

E, para isso, é preciso que haja condições favoráveis.

“O cara só participa se ele consegue independência de ir aonde ele quiser, nesse sentido da autonomia, né? Ele vai aonde ele quiser, como ele quiser, se essas condições forem favoráveis.

(...)

acho que isso é o que se busca eu acho, né? as pessoas querem ter autonomia, ninguém quer precisar do outro o tempo inteiro. Não por uma questão de não humildade, arrogância, porque cada cidadão tem o direito de ir e vir, isso já está em todas as legislações mundiais e brasileiras também, então a pessoa tem que ter o direito de ir e vir e ela, essa questão da autonomia eu acho que é muito importante, pra... pro direito do cidadão mesmo, pra ter de fato um direito.” (Q – Especialista da EEFD/UFRJ)

- Dentro das possibilidades, refere-se a possibilidade do indivíduo realizar seu deslocamento e atividades sem precisar de ajuda. Precisa ser considerada em todos os ambientes e serviços, para que se possa realizar toda a viagem nesta condição.

- **Usuários (Transcrições):**

- Este atributo foi mencionado espontaneamente em todas as entrevistas;

- Relacionam, assim como os especialistas, com a realização de atividades sem a necessidade da ajuda de outras pessoas. É ter total domínio do próprio corpo e do ambiente;

“Isso pra mim é importante... eu fazer as minhas coisas, eu resolver tudo, eu não gosto que ninguém resolva nada pra mim! Então é meu! Agora... eu me sinto plena... (...) meu domínio, domínio de tudo, meu conjunto, minha cadeira (...) isso pra mim é muito importante.” (R. – Cadeirante).

- Também mencionam as palavras-chave: INDEPENDÊNCIA e LIBERDADE, e acrescentam FELICIDADE;

- Como os especialistas, lembram o fato de se tratar de um direito, e que deve ser uma constante na vida de qualquer indivíduo;

“Não é um favor. É direito! Mas isso é tratado todo dia como se fosse uma esmola.” (C – Cadeirante).

- Falam do constrangimento que é depender de auxílio diariamente;

- Concordam com os especialistas ao relacionar a autonomia com condições favoráveis de acesso, e complementam que quando existem boas condições, as características físicas individuais não restringem o acesso às oportunidades. A autonomia aproxima as PcD das ofertas culturais, de emprego e educação;

“Ah! Eu acho que isso também é uma coisa muito importante para o deficiente, pra gente poder ter a nossa própria individualidade (...) eu acho que o país... matéria de... trabalho, né? Por que para a gente poder ser um cidadão, (...) a gente tem que estar dentro de tudo.” (F– Cadeirante).

- Em detrimento as condições do espaço, os entrevistados se adequam e vivem dentro das possibilidades impostas pelo meio, tendo sua autonomia por vezes comprometida.

“(...) por causa daquela calçada eu preciso de ajuda. E isso acontece em todos os lugares eu não... não... preferia que isso não existisse, mas isso não me impede de sair. Se eu fosse me preocupar com isso, quebra molas mal feitos etc, etc não sairia de casa, não estaria aqui hoje.”(K. – Cadeirante).

Desta forma, é possível inferir que não se pode dissociar a autonomia das noções de independência e liberdade, e nem a desvincular da felicidade e da qualidade de vida. E, considerando os cadeirantes e seus deslocamentos: para que haja autonomia, é fundamental que haja condições de acessibilidade e segurança nos locais destinados à circulação.

Foi notório que, na opinião dos entrevistados, a autonomia mostrou sua interface com os atributos considerados pelos trabalhos consultados, mostrando assim, sua relevância ao tratar deste grupo. Esta foi, portanto, incorporada à proposta de atributos relacionados ao ambiente de caminhada voltados à cadeirantes – apresentada no subcapítulo 6.3, que segue.

### 6.3 PROPOSTA DE ATRIBUTOS E VARIÁVEIS RELACIONADAS

Dado o exposto, é notório que cada etapa deste trabalho agregou importantes contribuições para o desenvolvimento da proposta que será apresentada. No texto que será exposto neste subcapítulo, serão considerados todos os atributos levantados na revisão da literatura para que se possa sinalizar os motivos pelos quais cada um foi mantido, desconsiderado ou incorporado a outro atributo.

A proposta final apoiada nas etapas realizadas até aqui está apresentada no quadro 6.8:

**Quadro 6.8:** Proposta de atributos

Atributos	Revisão (Cadeirantes)	Revisão (Pedestres)	Revisão (Transporte Motorizado)	Pesquisa de campo exploratória <sup>1</sup>	Entrevista Cadeirantes <sup>1</sup>	Entrevistas Especialistas <sup>1</sup>	Proposta
Acessibilidade	X	X	X	X	X	X	X
Atratividade/Agradabilidade	X <sup>2</sup>	X					X
Autonomia					X	X	X
Conforto	X	X	X	X	X	X	X
Confiabilidade			X				
Conveniência		X	X	X			X
Dignidade					X	X	
Funcionalidade						X	
Rapidez			X				
Segurança nas Calçadas					X	X	X
Segurança de Tráfego	X	X	X	X	X	X	X
Segurança Urbana		X	X				X

<sup>1</sup>Menções espontâneas

<sup>2</sup>Consideradas as noções de ambiente e ambiência (COHEN *et al.*, 2009; KEPPE JR., 2008)

 Incorporados ao atributo Acessibilidade.

 Incorporado aos atributos Acessibilidade, Segurança e Autonomia.

Partindo da revisão da literatura, se foi aprofundando o estudo dos atributos no decorrer das etapas (mostradas no quadro 6.8). Pode-se observar que dos 8 atributos provenientes dos trabalhos consultados, 6 se mantiveram. A confirmação dos atributos nas etapas 2 e 3 do procedimento não ocorreu somente para os atributos confiabilidade e rapidez (extraídos de textos direcionados aos transportes motorizados). Ambos não foram ressaltados nas respostas aos questionários aplicados em campo na primeira etapa (pesquisa de campo preliminar, capítulo 5), e nos discursos das entrevistas em profundidade (segunda etapa). Para os entrevistados, a rapidez se mostrou muito dependente da acessibilidade; já a confiabilidade foi falada sendo relacionada a outros atributos (acessibilidade, autonomia e a segurança). Por este motivo, ambos foram retirados do quadro dos atributos considerados. Já como resultado das entrevistas, foram agregados dois novos atributos, sendo um deles uma nova dimensão da segurança: A autonomia e a segurança nas calçadas.

Desta forma, tem-se:

- **Acessibilidade**: Conceito amplo que, ao considerar o ambiente de caminhada destaca a acessibilidade arquitetônica<sup>35</sup>. Se refere à possibilidade de locomoção e acesso em espaços de circulação funcionais, e sem obstáculos (fixos ou temporários)<sup>36</sup>. Neste aspecto é fundamental considerar o trajeto desde a origem ao destino final – abarcando assim os sistemas de transporte e as vias e passeios. Trata de ambientes que viabilizem a participação e o respeito à dignidade, onde a acessibilidade assistida (ou atitudinal) seja desempenhada no sentido de aumentar a mobilidade considerando as características individuais, ao invés de suprir as carências espaciais. É o atributo responsável por reduzir a vulnerabilidade, aumentar a funcionalidade, a sensação de confiança e a rapidez das viagens.

Para os cadeirantes a possibilidade de realizar um percurso com rapidez está associada às condições de acesso (ver quadro 6.7). Portanto, se propõe que este atributo passe a compor a noção de acessibilidade, como um indicador. Entende-se

---

<sup>35</sup> Maior relevância nas entrevistas realizadas.

<sup>36</sup> Neste ponto vale destacar a responsabilidade tanto da gestão municipal quanto da população.

que o mesmo se refere à praticidade e a eficiência na circulação. É a possibilidade de acessar os destinos no mínimo de tempo, considerando as características dos indivíduos.

Por fim, cabe destacar que em sua complexidade, a acessibilidade acaba por influenciar nos demais atributos trabalhados. É um conceito deveras presente na realidade dos usuários de cadeira de rodas.

- **Agradabilidade:** Está subordinada à possibilidade de acesso e de deslocamento independente. Sob este prisma as condições de conservação e de higiene nas calçadas são destacadas. Relaciona-se fortemente com o elemento social, prezando um ambiente inclusivo e companhias agradáveis. Trata, portanto, da não discriminação e da possibilidade de auxílio quanto necessário. Em outro plano, uma vez viabilizado o acesso, se relaciona com as características estéticas do lugar.
- **Autonomia:** Noção que se relaciona com os demais atributos, trazendo em seu corpo a importância da liberdade, da independência e da participação, influenciando na qualidade de vida do grupo, e na sensação de felicidade.
- **Confiabilidade:** Relacionado com uma experiência anterior ou posse de informação de qualidade (previsibilidade). Está fortemente associada a noção de risco nas calçadas, deslocamento independente e acessibilidade (assistida quando necessário).

Este atributo demonstrou pouco relevo no contexto dos cadeirantes. Levando em conta os resultados obtidos com as entrevistas, este se mostra mais interessante como indicador da segurança, acessibilidade e autonomia.

- **Conforto:** Trata das características que podem gerar desconforto como a trepidação e o esforço excessivo (além do que o percurso pretendido requer). Contempla o domínio do corpo e da cadeira de rodas. Por isso está relacionado à acessibilidade arquitetônica. Para seu suprimento devem existir opções de trajeto sem barreiras a serem contornadas (diretos) e não extensos. Rotas que possam ser percorridas com

praticidade e boa orientação. Possui relação com a inclusão, no âmbito social (tratamento digno). E no aspecto ambiental abrange a geração de um microclima agradável e a não exposição à poluição do ar e sonora, e às condições climáticas.

- **Conveniência:** Se relaciona com rotas eficientes (menor tempo com maior segurança). Converte com a noção de acessibilidade, considerando as possibilidades da PcD. O aspecto social é, talvez, o mais específico do grupo estudado. Considera a inclusão, o tratamento não diferenciado. Em suma, o trato da diversidade com a naturalidade que a compete, respeitando os direitos de cada um.
- **Rapidez:** Deve-se considerar que a variação da velocidade em cadeira de rodas (assim como com os andantes) não sofre variações significativas (GUO e LOO, 2013). E, neste caso específico está altamente relacionada com as condições de acessibilidade. Portanto, optou-se, como mencionado no atributo “acessibilidade”, por considerar a rapidez como um indicador de acessibilidade da rota.
- **Segurança de Tráfego:** Refere-se ao risco de conflito com veículos, potencializado pela necessidade de transitar na pista de rolamento (devido as condições das calçadas), considerando, assim, não somente as travessias. Neste sentido, medidas destinadas a redução da velocidade média dos veículos motorizados são destacadas. A dificuldade de acessar as calçadas (meio-fio e ausência rampas) potencializa o risco de conflito. Já nas calçadas, quando existem ciclovias, desponta o risco de conflito com ciclistas: Geralmente possuem melhores condições para a circulação da cadeira, mas não devem ser utilizadas com esta finalidade.
- **Segurança Urbana:** Riscos provenientes de atitudes antissociais, tais como assaltos, tiroteios, homicídios, dentre outros. Possui relação com a boa visibilidade (iluminação). Obteve pouca ênfase nas entrevistas.
- **Segurança nas Calçadas:** Buscando aproximar a noção de segurança da realidade dos cadeirantes, este estudo propõe a adoção da vertente “Segurança nas Calçadas”. Nesta perspectiva, a segurança está relacionada com o risco de quedas,

contaminação ou quebra da cadeira de rodas no espaço de caminhada, contemplando obstáculos, conservação do piso, nivelamento das calçadas, visibilidade, tamanho das rotas, orientação e acessibilidade.

“Na calçada tem rampas de garagem, que não deveria estar na calçada. Tem buracos, tem árvores, tem carros estacionados na calçada, tem moto parada na calçada, tudo tem na calçada! Tudo! A calçada tem tudo... só não tem espaço pra passar.” (R – Cadeirante).

Já sobre as variáveis relacionadas aos atributos propostos, se buscou considerar aquelas encontradas nos textos consultados e confirmadas nas entrevistas realizadas, aquelas presentes nas referências examinadas após a realização das mesmas e aquelas que surgiram nos diálogos com os entrevistados.

No decorrer das entrevistas, diversas variáveis surgiram diretamente associadas aos atributos. Outras foram mencionadas em contextos mais amplos. No primeiro caso, foram mantidas as associações citadas pelos entrevistados (por muitas vezes confirmando o quadro apresentado no subcapítulo 3.2, quadro 3.5); no segundo, utilizou-se os textos consultados para orientar tal associação.

Foi também avaliada a concordância dos especialistas sobre a relação entre cada variável com os respectivos atributos. Dos 6 entrevistados, 5 responderam ao material de complementar<sup>37</sup>. Logo, o grau de concordância (dado em porcentagem) apresenta o seguinte padrão: quando os 5 especialistas concordam – 100%; 4 concordam: 80%; 3 concordam – 60%; 2 concordam – 40%; 1 concorda – 20%.

O quadro 6.9, que segue, apresenta as mencionadas relações. As variáveis nele apresentadas foram extraídas da organização feita com base na revisão da literatura (quadro 3.4) – considerando as relações traçadas no quadro 3.5 – e dos discursos dos entrevistados.

Cabe lembrar que uma variável pode se repetir em mais de um atributo, uma vez que interfere na percepção de duas ou mais dimensões. Sobre a coluna “Concordância (%)”

---

<sup>37</sup> Ver apêndice 7, item 2.

é importante explicar que o símbolo “–“ é utilizado quando não foi realizada a avaliação da variável em questão, por ter sido agregada em etapas posteriores a aplicação do material complementar (análise das entrevistas ou textos consultados posteriormente).

Considerando o quadro 6.9, é possível notar que as variáveis de “acessibilidade” tiveram os maiores níveis de concordância por parte dos especialistas. Se observa também a forte relação deste atributo com as características do ambiente construído, reforçando a ideia de que para este grupo a percepção do ambiente de caminhada está intimamente ligada as possibilidades de acesso oferecidas.

No outro extremo, as variáveis do atributo “conveniência” obteve menor convergência de opiniões, podendo destacar (com menor força) a influência das rotas acessíveis e da não existência de barreiras. Estas variáveis corroboram com a perspectiva de que este atributo está relacionado à rotas eficientes e facilidades oriundas do desenho urbano, destacada na literatura.

A “agradabilidade” sinalizou que seus aspectos principais (higiene, ambiente social e estética) tem relevância para os especialistas. O conforto mostrou, novamente, o peso das condições de acessibilidade em sua percepção (variáveis “Inclinação da Calçada” e “Existência e facilidade de utilização de rampas”), tendo, contudo, a questão da não exposição ao sol e à chuva como variável relevante e exclusiva.

A segurança destaca a possibilidade de circular na calçada. Isto, considerando as entrevistas, é um problema recorrente no deslocamento em cadeira de rodas, fortemente associado ao risco de atropelamento. Ainda neste contexto, a existência de travessias adequadas e seguras se mostra importante. Ressaltam-se também os aspectos relacionados ao comportamento dos motoristas, apontando para a necessidade de um trabalho mais forte de conscientização da população.

**Quadro 6.9:** Proposta de variáveis relacionadas aos atributos

Atributos	Variáveis	Concordância (%)
Acessibilidade	Proximidade com travessias	80
	Facilidade de atingir os destinos desejados (distância)	60
	Rotas acessíveis	100
	Placas e sinais legíveis e bem localizadas (fácil visualização)	100
	Topografia	100
	Existência de calçada	100
	Largura da calçada	100
	Inclinação da calçada	100
	Perfil longitudinal (perfil ao longo da calçada)	100
	Material da superfície da calçada (placas de concreto, pedra portuguesa, asfalto etc).	100
	Rebaixamento (meio fio)	–
	Manutenção da calçada	100
	Presença de obstáculos na calçada (Barreiras)	100
	Existência e facilidade de utilização das Rampas	100
	Adequação das travessias (sinalização, faixa de pedestres, <i>speedtables</i> nivelando a pista de rolamento à calçada, guias rebaixadas, tempo de vermelho etc)	100
	Restrição de estacionamento nas calçadas	–
Acúmulo de água ou lama ao longo das calçadas e/ou rampas	80	
Agradabilidade	Limpeza	100
	Estética	80
	Clima	80
	Arborização	80
	Acessibilidade Assistida (auxílio de terceiro para transpor obstáculos)	40
	Presença de pessoas nas ruas	80
	Existência de áreas de convívio social	100
	Espaço livre para circulação	–
	Poluição sonora	–
Autonomia	Presença de obstáculos na calçada (Barreiras)	60
	Existência e facilidade de utilização das Rampas	100
	Rebaixamento (meio fio)	–
	Perfil longitudinal (perfil ao longo da calçada)	80
	Rotas acessíveis	80
	Espaço livre para circulação	–

Atributos	Variáveis	Concordância (%)
Conforto	Proteção contra o sol/chuva	100
	Inclinação da calçada	100
	Perfil longitudinal (perfil ao longo da calçada)	60
	Material da superfície da calçada (Placas de concreto, pedra portuguesa, asfalto etc).	80
	Manutenção da calçada	60
	Existência e facilidade de utilização das Rampas	100
	Poluição (do ar ou sonora)	–
	Distância entre principais pontos	–
	Trepidação	–
	Ambiente social inclusivo	–
	Informação	–
Conveniência	Rotas acessíveis	60
	Presença de obstáculos na calçada (Barreiras)	60
	Espaço livre para circulação	–
	Limpeza	40
	Ambiente social inclusivo	–
Segurança de Tráfego	Placas e sinais legíveis e bem localizadas (fácil visualização)	80
	Respeito nas travessias (tendência dos motoristas pararem no sinal)	100
	Fluxo de veículos na interseção	80
	Velocidade média dos veículos	100
	Existência de ciclovias	40
	Adequação das travessias (sinalização, faixa de pedestres, <i>speedtables</i> nivelando a pista de rolamento à calçada, guias rebaixadas, tempo de vermelho etc)	100
	Existência de calçadas	100
	Espaço livre para circulação	–
Segurança Urbana	Policimento	100
	Iluminação	80
	Presença de pessoas nas ruas	60
Segurança nas calçadas	Existência e facilidade de utilização das Rampas	60
	Material da superfície da calçada (placas de concreto, pedra portuguesa, asfalto etc).	40
	Manutenção da calçada	100
	Perfil longitudinal (perfil ao longo da calçada)	100
	Calçadas inseguras (risco de quedas)	–
	Rebaixamento (meio fio)	–
	Não existência de acúmulo de água ao longo da calçada e/ou rampas	80
	Animais	–
Espaço livre para circulação	–	

A segurança urbana se mostra ligada ao policiamento. E, por fim, a segurança nas calçadas converge a opinião dos especialistas na manutenção do piso e nas variações de nível ao longo do percurso. Sabendo que esta é uma responsabilidade do morador do logradouro, se reforça a importância de conscientização e fiscalização. É sabido que a falta de um padrão e de cobrança da aplicação do mesmo tornam as calçadas ambientes de difícil circulação, em especial se considerarmos a autonomia neste traslado.

Acredita-se que o conteúdo apresentado pode servir para referenciar pesquisas de qualidade, a fim de auxiliar a tomada de decisões visando o desenho de espaços inclusivos. A avaliação da satisfação dos usuários quanto aos atributos indicará, com base nas variáveis relacionadas, os focos de atuação.

Neste sentido, apresentar-se-á no subcapítulo 6.4 as considerações dos entrevistados sobre a Cidade do Rio de Janeiro e a avaliação de satisfação e importância dos atributos pelos dos usuários considerando esta unidade espacial.

#### 6.4 SATISFAÇÃO DOS ENTREVISTADOS COM A CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Uma vez apresentados os atributos considerados por este trabalho, pretende-se avaliar a importância a satisfação a eles atribuída pelos cadeirantes entrevistados. Como primeiro recorte espacial adotado para esta análise, a Cidade do Rio de Janeiro foi avaliada.

De forma geral, os entrevistados (especialistas e cadeirantes) concordam que a Cidade não oferece condições dignas de deslocamento para PcD. Esta premissa se agrava ao considerar aqueles que utilizam cadeira de rodas, pois o despreparo do ambiente de circulação inviabiliza a passagem, restringe a liberdade e reduz a qualidade de vida. Quando questionados se a Cidade é acessível e inclusiva, são citações interessantes no sentido de clarificar a percepção do grupo sobre a Cidade estudada:

“Não! Com certeza não!” (V. – Cadeirante).

“Não, não é. A gente luta, está lutando pra que seja e a gente está trabalhando pra isso. É, mas é um processo e atualmente não é.” (P. – Arquiteta especialista em acessibilidade).

“Não é todo lugar que aqui as pessoas podem ir livremente, as pessoas eu digo de forma geral, crianças, idosos e pessoas com deficiência (PcD), não é todo lugar que elas tem acesso.” (Q. – Especialista em acessibilidade da EEFD/UFRJ).

“Não. Não, eu... qualquer lugar, qualquer bairro que eu ande, seja Zona Sul, seja aonde for, tem rampas... como eu te falei, né? Constroem por ser obrigatório mas para eu atravessar uma rua, para eu descer uma rampa as vezes é muito íngreme. Para subir próximo, as vezes não é na mesma direção, tem que andar um pedaço na rua, e... e... onde tem rampa não é acessível ou onde tem rampa tem carro parado na frente, não existe uma fiscalização, não só disso...” (K. – Cadeirante).

O Centro da Cidade, local que é o *Central Business District* (CBD) que concentra grande parte dos empregos não só dos residentes da Cidade mas também de outros municípios da RMRJ e do estado, foi avaliado (com unanimidade) como local que não oferece condições mínimas para a circulação em cadeira de rodas. Dentre o que foi extraído das entrevistas, algumas citações interessantes merecem ser destacadas:

“(...) tem pedra portuguesa em tudo que é lugar. (...) no Centro da Cidade nem todas as calçadas tem rampa, no Centro da cidade meio fio tem 10 metros (...). então tu vai andando ali minha filha, beirando a rua e rezando para que não venha nenhum maluco. Cara... o fato de ser o Centro da Cidade, eu acho que tinha quer ser um lugar que atendesse todo... todas as necessidades de todo mundo porque é o Centro da Cidade (...) o Centro eu acho que pra mim se pensar assim: ‘Qual é o pior lugar pra se andar de cadeira de rodas?’ É o Centro da Cidade! É pior do que qualquer outro lugar.” (R. – Cadeirante)

“Eu transito melhor no centro de Bangu do que no Centro da Cidade de cadeira de rodas. (...) Uma coisa que eu acho um absurdo é não ter no Centro da Cidade meio fio rebaixado. Passagem de pedestre tem que ter meio fio rebaixado.” (P. – Cadeirante).

“Então você chega... você imagina que você tá chegando numa cidade em que você tá indo no Centro da Cidade, que é o local (...) de repente as pessoas costumam ir muito turista e tal. Tu chega lá não tem a preocupação. Tu imagina nos outros lugares, nos outros bairros. Se tu tá indo no Centro, que é o principal e não tem... É muito complexo você imaginar, porque não vai ter.” (V. – Cadeirante)

“(...) vá você com a sua cadeira de rodas atrever... seguir longitudinalmente na av. Presidente Vargas, que é talvez a principal via, né? Você tem duas vias principais: Rio Branco e Presidente Vargas no Centro da Cidade. (...) Só que você não consegue... Se você estiver de cadeira de rodas. Só se ela tiver uma hélice, porque não existem travessias. É espantoso! Cruze a rua da Uruguaiana, você tem um meio fio de 18 cm a 20 cm. Você não passa! Na próxima rua também, na próxima rua também! (...) transversalmente existem algumas travessias, não são muito adequadas. Um cadeirante ali pena. Mas ao longo da Presidente Vargas você não passa.” (H. – Arquiteto).

Considerando o grande descontentamento exposto, questiona-se se os investimentos atraídos por esta cidade (considerando os megaeventos esportivos) estão sendo utilizados com vistas a torná-la mais integrada e inclusiva.

Entendendo que a cidade se encontra em processo de mudanças, é fundamental entender qual o impacto direto na realidade do grupo estudado. Inicialmente considerando toda a cidade e, posteriormente (capítulo 7) os locais que receberão as atividades da Copa do Mundo e das Olimpíadas e Paralimpíadas. Neste sentido, foi questionada a importância dos atributos pesquisados na rotina dos cadeirantes entrevistados, e, posteriormente a satisfação com os mesmos, considerando a Cidade do Rio de Janeiro.

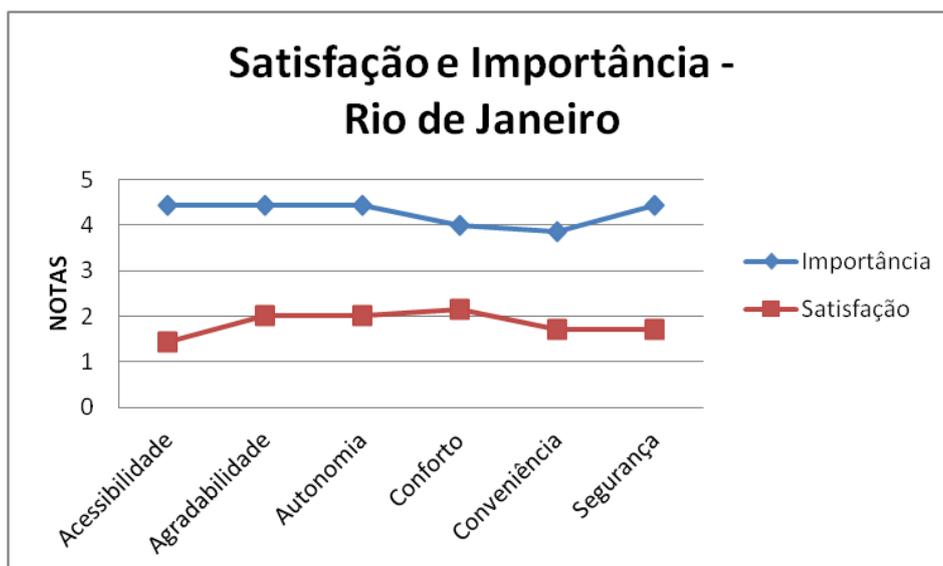
Para conhecer a eficiência de um atributo em determinado contexto, deve-se considerar o quanto o mesmo é importante e se há (e em que nível) insatisfação nesta dada situação (STRADLING *et al*, 2007; CARRENO *et al*, 2002). Esta etapa da pesquisa foi realizada com os 7 cadeirantes (usuários) entrevistados. De forma geral atribuem grande importância aos atributos levantados (o que reforça a relevância), mas estão fortemente insatisfeitos com a oferta. As médias das notas dadas a cada atributo foram:

**Quadro 6.10:** Notas atribuídas à importância e Satisfação com os atributos

Atributos	Notas Médias	
	Importância	Satisfação
Acessibilidade	4,43	1,43
Agradabilidade	4,43	2
Autonomia	4,43	2
Conforto	4	2,14
Conveniência	3,86	1,71
Segurança	4,43	1,71

Onde a importância varia entre 1 (pouco importante) até 5 (muito importante) e a satisfação entre 1 (muito insatisfeito) e 5 (muito satisfeito).

A grande discrepância entre a expectativa e o contentamento está graficamente apresentada pelo gráfico 6.1:



**Gráfico 6.1:** Importância dos atributos e satisfação na Cidade do Rio de Janeiro

O gráfico apresentado significa que, de uma forma geral, a cidade não atende as necessidades do grupo, alijando-os das oportunidades e limitando sua qualidade de vida. Assim, retomando o discurso de SOUZA (2006), neste contexto a justiça social encontra-se fragilizada, assim como a autonomia do grupo.

Tanto nas entrevistas com os especialistas quanto na grande insatisfação dos cadeirantes, se observa que os investimentos feitos na cidade são aplicados pontualmente, não sendo os megaeventos (da forma como vêm se formatando) promotores do desenvolvimento da cidade e de sua acessibilidade. O desejo apresentado no Plano Estratégico (2012), de fazer da cidade uma referência em acessibilidade não vem se confirmando na prática. E, mediante a isto, se propaga a condição de exclusão da qual esta cidade desfruta atualmente. Para avaliar se o entorno do estádio do Maracanã (que sofreu melhorias recentes em função da Copa do Mundo de Futebol) se faz necessário uma averiguação mais cuidadosa, além de se buscar conhecer a opinião de cadeirantes sobre a circulação no local.

Uma vez conhecida a visão dos cadeirantes entrevistados sobre a Cidade do Rio de Janeiro, compreender a percepção deste grupo no entorno do estádio do Maracanã se mostra interessante. Haja vista que este PGV concentra investimentos ligados aos megaeventos esportivos estudados, podendo obter um padrão atraente do ponto de vista da circulação e da inclusão.

## *Capítulo 7*

---

### **Estádio do Maracanã e o contexto geral carioca Algumas considerações**

## 7 ESTÁDIO DO MARACANÃ E CONTEXTO GERAL CARIOCA – ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Conhecer o entorno do estádio do Maracanã, neste caso, requer duas abordagens distintas. A primeira, já apresentada no capítulo 5, contempla sua observação em um megaevento – inserida em ambiente de celebração e alegria; Já a segunda consiste em uma avaliação do local fora desta atmosfera festiva, com olhar mais técnico e direcionado à percepção dos atributos (tanto quanto aos seus aspectos gerais, como também quanto a importância – considerando a função do PGM – e a satisfação). Neste capítulo serão, portanto, apresentadas três avaliações na segunda abordagem descrita, e uma análise comparativa entre as duas perspectivas consideradas (dentro e fora da realização de um megaevento) e destas com contexto geral do Rio de Janeiro (considerando os resultados apresentados no subcapítulo 6.3). Estas três avaliações consistem na avaliação técnica do entorno do estádio (a partir da realização de um *checklist*), a percepção dos atributos no local pela autora (com a realização de uma visita em cadeira de rodas), e a consultoria com os usuários (por meio de um questionário *online*).

### 7.1 VERIFICAÇÃO DO ENTORNO DO ESTÁDIO

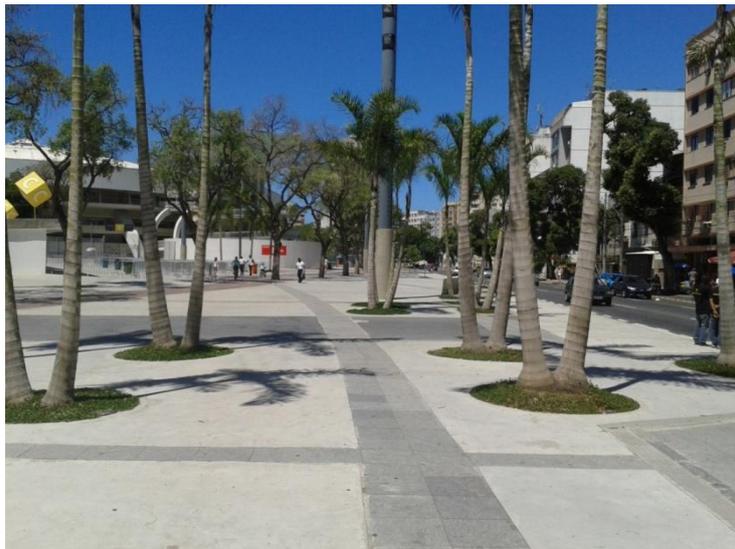
A avaliação técnica do entorno do estádio, visando entender as reais condições locais para o deslocamento em cadeira de rodas, foi desenvolvida com dois olhares distintos: O do pesquisador e o do usuário. Inicialmente foi planejado considerar somente a opinião dos usuários na realização de uma consultoria de campo ou na aplicação de um questionário via *internet*. No entanto, alguns entrevistados (capítulo 6 e anexos A e B) ressaltaram a necessidade do pesquisador vivenciar o universo estudado, e assim, adquirir “*Know-how*” para o trato do tema. Conforme comentado por um dos entrevistados:

“Ó, pra você... ser sincera, tem que fazer um dia, uma experiência de você...  
(...) Sentar e andar. Pra você assim, sentir. Sabe?” (F. – Cadeirante).

Desta forma, considerando o objetivo do estudo, uma visita ao estádio foi realizada por uma equipe de três integrantes, onde a presente autora circundou o estádio em cadeira de rodas (como será melhor abordado no neste subcapítulo e no 7.2). E, posteriormente,

foi desenvolvido um questionário divulgado em meio digital<sup>38</sup> direcionado à cadeirantes que visitaram o Maracanã e/ou seu entorno após a realização da reforma feita para os megaeventos esportivos Copa das Confederações FIFA e Copa do Mundo de Futebol FIFA, questionando sobre a percepção dos atributos neste espaço (subcapítulo 7.3).

Outra avaliação realizada teve uma abordagem mais generalista, seguida da aplicação do *Checklist*<sup>39</sup> sobre a infraestrutura utilizado pela Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência – SMPD– em vistorias de acessibilidade (SMPD, 2013). A visita ao Estádio foi realizada no dia 16 de março de 2014 (data na qual as imagens apresentadas a seguir foram capturadas). Com um olhar amplo, foi possível perceber que o entorno do estádio conta com condições menos insalubres do que a maior parte da Cidade do Rio de Janeiro. De forma geral, as áreas de circulação são amplas, contam com arborização, piso de concreto liso com algumas mudanças de material que não geram grande desnível e uma ciclovia por quase toda a sua extensão.



**Figura 7.1:** Espaço de circulação amplo e arborizado.

Nesta imagem é possível observar o espaço de circulação, as variações do piso, e a arborização. Neste caso, apesar de não proporcionarem sombra significativa, suas raízes não comprometem o calçamento.

---

<sup>38</sup> Ver apêndice 8;

<sup>39</sup> Anexo 3.



**Figura 7.2:** Ciclovía e espaço para a circulação de pedestres

A figura 7.2 tem seu foco na ciclovía e no espaço disponível para circulação de pedestres. Apesar de não ser o padrão de todo entorno, trechos como este permitem que não haja conflito entre transeuntes, gerando segurança na circulação.

Existem, contudo, pontos onde barreiras (fixas e móveis – que só existem em dias de jogo) dificultam a circulação, certas vezes obrigando o cadeirante a atravessar a ciclovía (ou transitar por ela) e em outras impossibilitando a autonomia.



**Figura 7.3:** Barreiras móveis



**Figura 7.4:** Barreiras móveis

Nas figuras 7.3 e 7.4 é possível observar barreiras existentes em dias de realização de jogos. A visita foi realizada na parte da manhã e início da tarde em dia de jogo de times locais<sup>40</sup>, logo o fluxo de torcedores ainda era pequeno.



**Figura 7.5:** Barreiras fixas

Como as figuras 7.5 e 7.6 exemplificam, alguns trechos do entorno destinam um pequeno espaço para a circulação de uma cadeira de rodas – o espaço mínimo é de 1,20m (SMPD, 2013), forçando o cadeirante a atravessar ou transitar pela ciclovia.

---

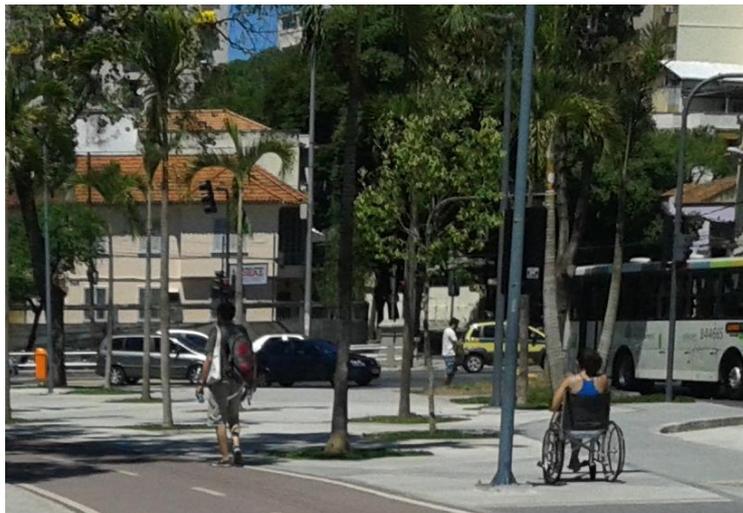
<sup>40</sup> Competiram nesta ocasião os times Botafogo e Vasco da Gama.



**Figura 7.6:** Barreiras fixas

Já em outros trechos este espaço não existe. É válido lembrar que a imagem 7.6 está situada em uma área fora do passeio (contorno do Museu do Índio). No entanto, o fechamento do passeio paralelo a este trecho, situação observada na Copa das Confederações – onde a equipe pode presenciar o traslado de 2 cadeirantes por esta área (sendo um pela calçada e outro pela rua, que nesta ocasião estava ocupada pelo reforço da segurança do estádio) – justifica a relevância de considerar este trajeto na avaliação.

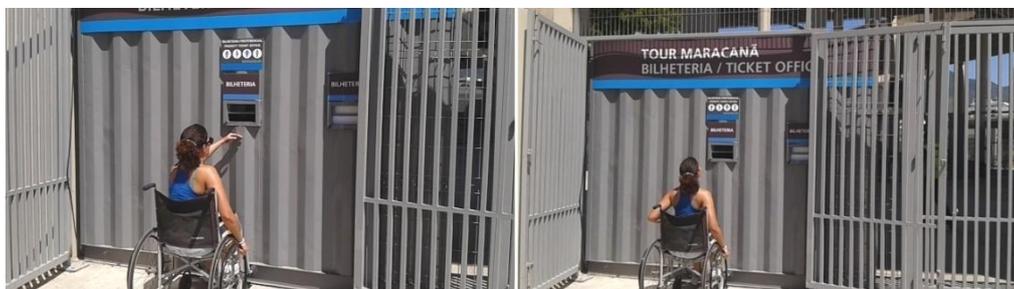
Outro complicador que pode ser sinalizado está em rotas que poderiam ser diretas sendo dificultadas por barreiras, como mostra a figura 7.7:



**Figura 7.7:** Rotas sinuosas

Na imagem 7.7 a organização dos canteiros leva o cadeirante a traçar uma rota que desvie dos desníveis. Isso impacta em sua acessibilidade e na segurança (caso o indivíduo opte por atravessar a ciclovia para transitar pelo outro lado).

Outra característica negativa é o ponto de venda de ingressos para Pessoas com Deficiência ou restrição de mobilidade. Esta bilheteria é um container com uma abertura que permite o contato entre o espectador e o interior da bilheteria. Esta abertura, no entanto é alta para um indivíduo sentado. Existe uma pequena rampa de acesso, mas não existe nenhum patamar entre esta e a bilheteria, fazendo com que a compra seja feita no aclive.



**Figura 7.8:** Bilheteria adaptada

Conforme anteriormente mencionado, foi utilizado como material de apoio o *checklist* utilizado pela SMPD. Para possibilitar as avaliações, a Secretaria realizou uma capacitação de seus funcionários e disponibilizou uma apostila contendo as principais informações. Os dados aqui apresentados foram gerados com base neste material (exceto a capacitação). Para fins de apresentação destes resultados, as observações estão organizadas por tópicos, nos quais serão apresentadas as exigências técnicas (com base no material disponibilizado pela SMPD) (SMPD, 2013), as observações de campo e as possíveis limitações na avaliação. Nesta aplicação foram analisados as calçadas e passeios que circundam o estádio, as travessias e as calçadas opostas (quando necessário – travessias).

- Sobre os critérios de acessibilidade nas vias públicas:

- É necessário que as superfícies sejam lisas não promovendo grande trepidação; não devem haver obstáculos; e deve haver travessias de pedestres sinalizadas, com semáforo e com guias rebaixadas.
  - ✓ A pavimentação do entorno imediato é lisa sem materiais que gerem trepidação excessiva na maior parte da área;
  - ✓ Já em trechos do outro lado das ruas a situação é diferente: Existem barreiras, pedras portuguesas, buracos e outros obstáculos (figuras 7.9 e 7.10);
  - ✓ Existem semáforos e guias rebaixadas.



**Figura 7.9:** Entorno do Maracanã, Rua Professor Eurico Rabelo do outro lado da faixa de pedestres



**Figura 7.10:** Entorno do Maracanã, Rua Professor Eurico Rabelo do outro lado da faixa de pedestres 2

- Critérios sobre os Semáforos:
  - É necessário haver semáforo em funcionamento, faixa de pedestres sinalizada sob o mesmo.
    - ✓ Existem faixas de pedestres em cruzamentos e fora deles;
    - ✓ As faixas de pedestres estão localizadas sob os semáforos, com exceção do semáforo da Av. Professor Manuel de Abreu, próximo à Rua Professor Eurico Rabelo;
    - ✓ Os semáforos estão em funcionamento;
    - ✓ Como aspectos negativos foi observado que em um dos semáforos da Rua Professor Eurico Rabelo não há visão da aproximação de veículos e o tempo de vermelho é insuficiente; em outro semáforo na Av. Maracanã não existe local seguro para aguardar o fechamento do semáforo entre pistas (figura 7.11).



**Figura 7.11:** Árvores dificultam a visão da aproximação de veículos.

Nota: O fotógrafo se encontrava de pé ao lado da cadeira. Esta perspectiva piora para o indivíduo sentado.



**Imagem 7.12:** Falta de adaptação para aguardar o fechamento do sinal entre as pistas – Av. Maracanã.

- Critérios sobre as Guias Rebaixadas:
  - Devem estar localizadas alinhadas às travessias, ainda que estas não possuam semáforo ou faixa de pedestres. Deve haver alinhamento entre os rebaixamentos, e não pode haver desnível entre o final da guia e a pista de rolamento. Deve ter largura mínima de 1,20m com inclinação de até 8,33%.
    - ✓ Não houve a possibilidade de mensurar a inclinação das guias rebaixadas;
    - ✓ As guias demandam esforço para sua superação (em especial na calçada do estádio) (figura 7.13);
    - ✓ Em alguns casos foi observado desnível entre o término da rampa e o início do leito carroçável (figuras 7.14 e 7.15);
    - ✓ Foi observado desalinho entre a faixa de pedestres e as guias rebaixadas nas duas travessias da Rua Professor Eurico Rabelo (figura 7.16);
    - ✓ A largura da calçada oposta ao estádio, na Rua Professor Eurico Rabelo próximo á entrada 9, é estreita para comportar um cadeirante e um pedestre ao mesmo tempo (figura 7.15);
    - ✓ Na travessia da Av. Professor Manuel de Abreu não existe faixa de pedestres, nem guias rebaixadas no canteiro central e na calçada do outro lado (onde está localizada a Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ) (figura 7.17).



**Figura 7.13:** Exemplo de rampa que demanda esforço para subir sem auxílio



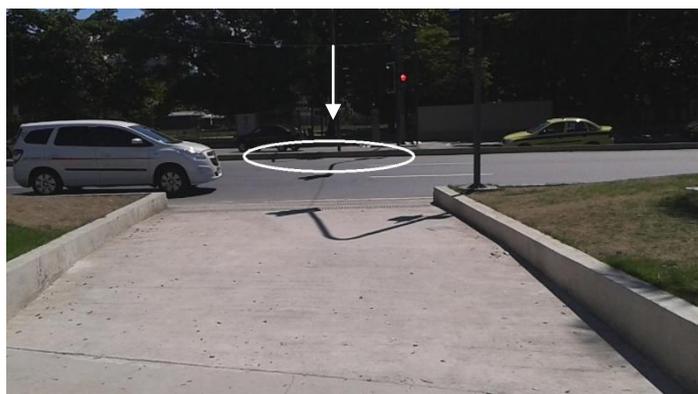
**Figura 7.14:** Desnível entre o leito carroçável e o final da rampa – Av. Maracanã



**Imagem 7.15:** Desnível entre o leito carroçável e o final da rampa e pequena largura da calçada – Rua Prof. Eurico Rabelo



**Figura 7.16:** Desalinhamento entre guias rebaixadas e travessias – Rua Prof. Eurico Rabelo



**Imagem 7.17:** Travessia sem adaptações – Av. Professor Manuel de Abreu

- Critérios sobre as Calçadas:
  - Devem ser livres de barreiras, contínuas, ter ao menos 1,20m de largura e inclinação transversal de até 2%. Seu revestimento deve ser firme, antiderrapante (mesmo com chuva). Não devem conter árvores cujas raízes possam danificar o piso, e deve existir altura livre de 2,10m.
    - ✓ Não foi possível mensurar a inclinação transversal;
    - ✓ A pavimentação é lisa;
    - ✓ Existe boa área de circulação livre, mas em alguns pontos existem obstáculos como postes e caixas de lixo (figura 7.18);
    - ✓ Existem desníveis que podem comprometer a circulação (em especial: canteiros e parte da ciclovia sem o revestimento adequado – próximo à entrada F, na Av. Oswaldo Aranha) (figuras 7.19 e 7.20);



**Figura 7.18:** Obstáculos ao longo do percurso



**Figura 7.19:** Desníveis – Canteiros



**Figura 7.20:** Desníveis – Ciclovia

Ainda sobre o entorno foram consideradas questões destinadas ao intramuros do empreendimento:

- Critérios para as entradas:
  - Precisa ter ao menos uma entrada acessível.
    - ✓ O estádio possui entradas acessíveis em todos os portões.

- ✓ Possui pontos de parada de transporte acessíveis próximos a algumas entradas, onde existem rampas adaptadas, com patamares no começo e no final (figura 7.21);
- ✓ O acesso à estação de Metrô Maracanã (próxima à entrada A) possui rampa de difícil superação, mesmo com auxílio. Na ocasião da visita uma obra realizada dificultou ainda mais o acesso;
- ✓ Existem rotas acessíveis da calçada até a entrada;
- ✓ Em uma das entradas principais (situada na Av. Maracanã – Acesso D) a rampa para acessar a entrada adaptada é de difícil superação sem auxílio. Existe também um desnível transversal unindo os diferentes materiais de revestimento (figura 7.22);
- ✓ Não contam com corrimão (figuras 7.21 e 7.22).



**Figura 7.21:** Rampas em paradas de transporte



**Figura 7.22:** Rampas de acesso ao portão D

Tendo observado os aspectos gerais de acessibilidade do entorno do estádio, é interessante que sejam apresentadas as percepções frente aos atributos discutidos por este trabalho. O subcapítulo 7.2 apresentará esta contribuição.

## 7.2 PERCEPÇÕES DOS ATRIBUTOS NO ENTORNO DO MARACANÃ – AUTORA

A avaliação presencial do entorno do estádio permitiu, a partir da experimentação, ver com maior clareza o rebatimento prático dos atributos discutidos (capítulos 3, 5 e 6). Como uma análise comparativa através de notas cabe àqueles que vivenciam esta realidade diariamente, a presente autora buscará trazer suas percepções de forma ampla. Os parágrafos que seguem apresentam este relato. Cabe destacar que por se tratar de informações com base em uma experiência pessoal (subjetivas) o texto deste subcapítulo passará a ser escrito na primeira pessoa do singular.

Em linhas gerais com essa experiência pude perceber uma grande influência do esforço na autonomia. Ao final do percurso (relativamente longo), já cansada, senti maior dificuldade em superar obstáculos do que no início da visita.

Com relação ao ambiente, as árvores (que são muitas) proporcionam pouca sombra – proteção do sol. Esta exposição gera desconforto considerando que o deslocamento em cadeira de rodas é mais lento. Levando em conta a possibilidade de chuvas, este aspecto se torna mais preocupante: O contato das mãos com as rodas molhadas podem acarretar em contaminação. Neste sentido é necessário pensar em como tornar este espaço mais protegido por uma questão de segurança (saúde).

Os pisos planos e não desnivelados na maior parte do percurso proporcionam maior conforto, reduzem o esforço e aumentam a possibilidade de deslocamento autônomo.

De forma mais específica:

- Acessibilidade: A pavimentação e o espaço disponível para circulação são bons em grande parte do entorno. No entanto, certos trechos impõem obstáculos (por

vezes contornáveis) dificultando o trajeto. O portão da entrada D (em frente a estátua do Bellini) tem uma rampa de difícil superação e sem corrimão, com desnível transversal. Neste trecho precisei fazer muita força e inclinar o tronco para me auxiliar (algo que, dependendo do quadro, alguns cadeirantes não podem fazer). Pensando em acessibilidade como a facilidade de acessar um destino por determinada rota, tais barreiras alongam o percurso e dificultam o traslado. Possivelmente, em grandes eventos, com o elevando número de transeuntes, essa condição tende a ser potencializada.

- Agradabilidade: O fato de se tratar de um ponto turístico, em si, já torna a viagem agradável, esteticamente interessante. A percepção de tempo/espço percorrido é diferenciada por conta desta atmosfera. Um aspecto negativo, mas que pode ser facilmente remediado é a existência de algumas lixeiras com um pouco de chorume ou urina. O grande movimento de pessoas também influenciou em minha percepção de agrado com o local. Creio que em grandes eventos esta sensação deve se acentuar pelo ambiente festivo.
- Conforto: A pouca trepidação gerada pelo piso possibilitou a sensação de conforto. No entanto, a exposição ao sol gerou grande desconforto, bem como as rampas mais íngremes. Outra condição complicada remete à superação de obstáculos. Projetando o atributo em megaeventos, o provimento de sombras artificiais e o auxílio de terceiros podem minimizar a sensação de desconforto.
- Conveniência: Sobre este aspecto sobressaíram todas as adaptações não pensadas de forma a atender ao grupo (como a cabine para venda de ingressos, ou as rampas nas travessias desalinhadas da faixa de pedestres e com desnível para o leito carroçável – subcapítulo 7.1). Senti esta sensação também na rampa (um pouco mais íngreme) para atravessar a Av. Maracanã, onde era necessário aguardar o fechamento do semáforo no declive, e no canteiro central não havia adaptação para aguardar o fechamento do sinal (caso necessário). Latas de lixo localizadas nas rotas também influenciaram em minha percepção negativamente. Já sobre o ambiente social, um aspecto que gostaria de destacar é a estranheza e a falta de tato da população frente à diversidade. Durante o meu percurso olhares

de pena foram recorrentes. Isso é algo que decorre do pouco contato que muitas dessas pessoas tem com as PcD, o que tem íntima relação com a falta de estrutura urbana possibilitando o livre trânsito desse grupo.

- Segurança: A segurança de tráfego me foi mais aparente nas travessias, onde dificuldades foram encontradas (subcapítulo 7.1). Em algumas entradas e bilheteria as grades colocadas para organizar as filas me fizeram trafegar ou cruzar a ciclovia, o que me colocou em risco de conflito com ciclistas. O revestimento de pedra portuguesa, os buracos e barreiras das calçadas do outro lado da rua promovem risco de queda, quebra da cadeira, além de trepidação excessiva (o que pode ser prejudicial em alguns casos de lesão medular). É importante lembrar que esta parte é contida na área de influência imediata do estádio. Já quanto a segurança urbana pude observar (desta vez durante a Copa das Confederações) que a iluminação gera boa visibilidade noturna e em dias de evento existe policiamento na região.
- Autonomia: Durante todo o percurso busquei me deslocar sozinha, pedindo auxílio somente quando não conseguia transpor algum obstáculo. De uma forma geral, pensando na autonomia independente do local estudado, pude perceber a exigência física que existe por trás deste anseio por independência. Considere-se que eu não possuo nenhum tipo de preparo por fisioterapia ou mesmo o costume de executar o movimento de tocar a cadeira com grande frequência e intensidade (especialmente em aclives). No entanto possuo alguma memória e resistência muscular. Pois bem, para mim percorrer um extenso percurso requereu um grande esforço, e ao longo do tempo um grande cansaço passou a dificultar o meu deslocamento sem auxílio de outra pessoa. Acredito que em locais onde a exigência física é maior, a possibilidade de deslocamento autônomo reduz verticalmente. Nesta linha, os obstáculos dos quais se precise desviar aumentam o caminho e influenciam na autonomia. Outros aspectos significativos que posso citar foram os canteiros, pedras, areia e desníveis. Esta experiência me mostrou que pequenos desníveis podem ser determinantes para a passagem (ou não) de uma cadeira de rodas. Percebi que alguns detalhes (novamente, desníveis menores e sem correção) devem receber maior atenção. Considerando o acesso

ao transporte público, a estação de metrô Maracanã não pode ser acessada de forma autônoma pela rampa (tanto pela inclinação, quanto pela extensão). Na ocasião da visita ela estava em obras, e a forma como a quebra do pavimento estava não havia a possibilidade de passar com a cadeira sem grande desconforto e trepidação. Logo, percebi que existem dois tipos de influência do espaço na autonomia: A que impossibilita a passagem e a que dificulta, desgasta e com o tempo compromete a independência.

Creio que esta vivência me permitiu compreender os atributos de forma mais afinada ao grupo-alvo da pesquisa, agregando valor ao material consultado na literatura e às entrevistas realizadas. Mas, para uma análise comparativa mais consistente, esta aplicação deve considerar a avaliação dos cadeirantes.

### 7.3 PERCEPÇÕES DOS ATRIBUTOS NO ENTORNO DO MARACANÃ – CADEIRANTES

Entendendo que os investimentos originados da realização de megaeventos esportivos tendem a convergir nos PGVs onde os jogos e atividades serão realizados (podendo ou não se estender para outras áreas da cidade), este trabalho buscou conhecer a percepção de um grupo de cadeirantes sobre um destes espaços. Por se tratar de uma amostra de difícil alcance, é possível trabalhar com um grupo reduzido (como realizado por KEPPE JR., 2008). Conforme anteriormente mencionado o estádio do Maracanã sediará atividades em dois megaeventos de relevância mundial, sendo, por isso selecionado para a avaliação da percepção do grupo estudado.

Inicialmente, se desejou realizar uma consultoria *in loco* com um pequeno grupo de cadeirantes. Devido a impossibilidade de realização desta etapa nestes moldes, optou-se pelo desenvolvimento e aplicação de um questionário *online* (apêndice H). A adoção desta técnica permitiu um maior alcance (aos respondentes) além de propiciar análises comparativas que serão vistas no subcapítulo 7.4.

O questionário, aplicado por meio da ferramenta *Google Docs* e obteve 18 respostas. Destas, um respondente não havia visitado o entorno do estádio, e outros dois

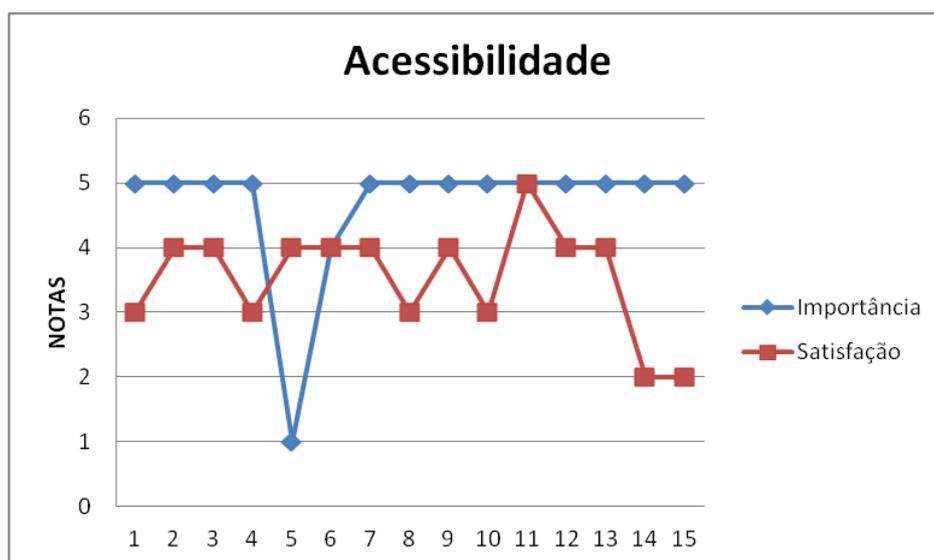
realizaram suas visitas antes da última reforma sofrida. Desta forma, foram totalizados 15 questionários válidos. E, destes, 10 visitaram o estádio durante a Copa das Confederações, doravante abreviada como CC2013.

Assim como realizado nas entrevistas em profundidade, foi questionado sobre a importância de cada atributo e a satisfação com os mesmos, com notas variando entre 1 e 5 (1: pouco importante – 5: muito importante; e 1: Muito insatisfeito – 5: Muito satisfeito). Na apresentação dos resultados obtidos com os questionários, os atributos serão tratados separadamente, para, ao final deste subcapítulo, ser possível traçar uma comparação entre os mesmos. Valendo destacar, inicialmente, que, com base nas respostas obtidas, todos os atributos questionados foram considerados relevantes no contexto de megaeventos esportivos. Com a apresentação dos resultados encontrados, pretende-se analisar o quanto o entorno do estádio satisfaz a população usuária. Assim, apresenta-se:

- **Acessibilidade**: Este atributo foi considerado muito importante pela maior parte dos respondentes, obtendo nota média de importância 4,67. Mostrou-se também satisfatório, com nota média próxima a 4 (3,53). Observando as notas individualmente tem-se um indivíduo que a considerou sem importância e somente um indivíduo se mostrou muito satisfeito com a acessibilidade no entorno do estádio. A satisfação variou majoritariamente entre as notas 3 e 4, havendo dois respondentes insatisfeitos.

O gráfico 7.1 demonstra a existência de uma uniformidade maior no critério importância, do que com a satisfação. Isso pode se dar em função das rotas percorridas ou dos níveis de mobilidade de cada respondente. A acessibilidade no passeio do entorno do estádio é parte componente do projeto de revitalização do mesmo para a realização da Copa do Mundo de Futebol. Pelo gráfico 7.1, é possível notar que existe discrepância (importância) entre a expectativa e a oferta (percebida e exposta na satisfação), mas, de forma geral, o entorno do estádio possui características que favorecem a percepção de acessibilidade. Contudo, levando em conta que se trata de um espaço cujo investimento foi elevado, acredita-se que

deveriam existir condições de excelência, eliminando a diferença observada no gráfico.



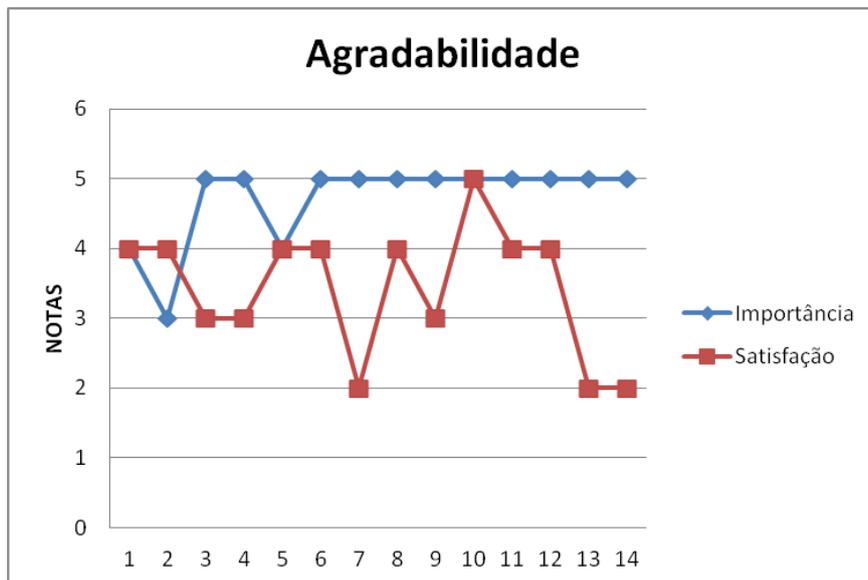
**Gráfico 7.1:** Importância e Satisfação no Maracanã - Acessibilidade

- **Agradabilidade:** Este atributo foi avaliado considerando três aspectos principais: A conservação e a higiene nas calçadas, o ambiente social e a estética do local (definidos considerando os resultados do capítulo 3 e o capítulo 6). Buscou-se compreender qual deles é mais relevante na vivência dos respondentes. Sobre isto se obteve como resultado que 60% conferem maior importância para a Higiene e Conservação, 40% para o ambiente social e 0% para a estética.

Observa-se que as condições estéticas do local não são relevantes para o grupo, divergindo do que é observado na literatura referente aos pedestres. Já a higiene e a conservação das calçadas são vistas como características fundamentais para a sensação de agrado com o local. Este resultado reforça que este grupo possui interesses e desejos diferenciados, e que para que se possa proporcionar uma experiência agradável é fundamental que sejam contemplados.

Este atributo foi avaliado por 14 respondentes. Foi considerado próximo de muito importante (nota média 4,71), com satisfação com média 3,43. Três respondentes mostraram insatisfação e apenas 1 sinalizou estar totalmente satisfeito. O ambiente

social se mostrou relevante, mas, ainda assim, a satisfação média do grupo de respondentes não aponta para uma situação interessante.

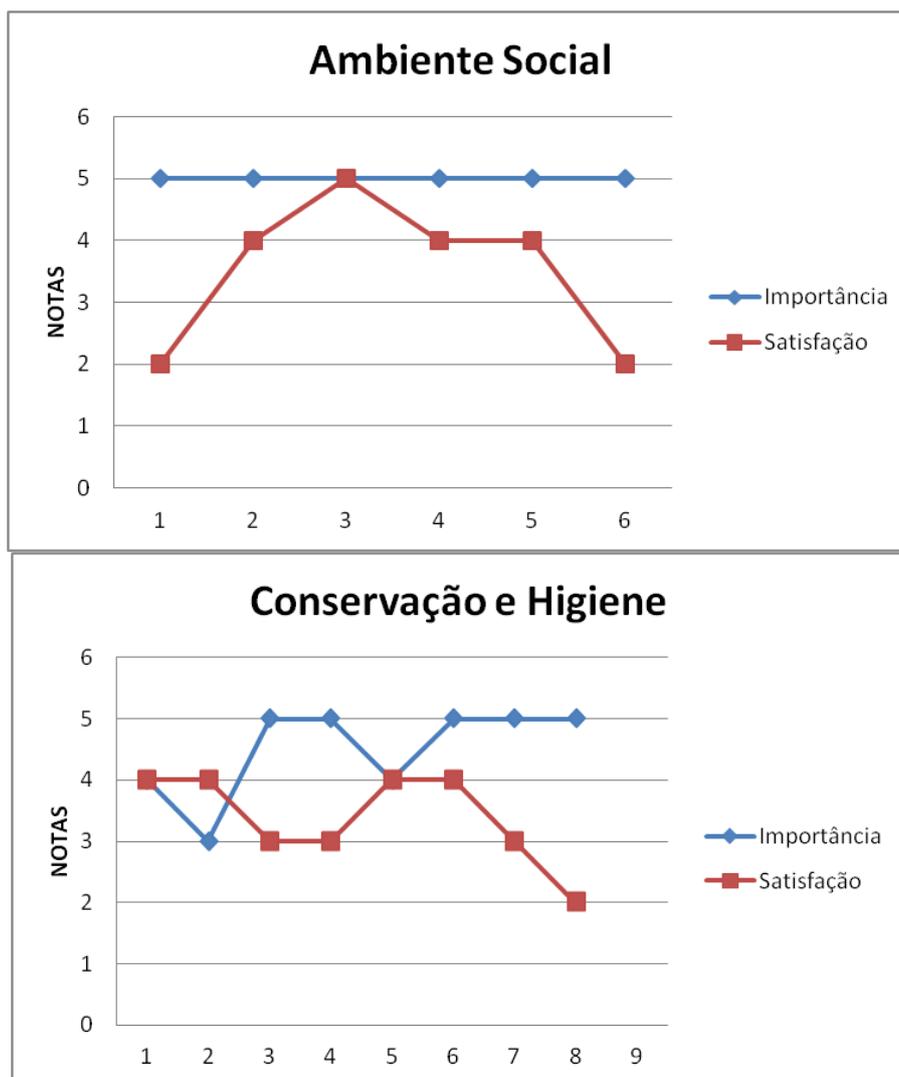


**Gráfico 7.2:** Importância e Satisfação no Maracanã - Agradabilidade

Notadamente, a dispersão da satisfação é superior à da importância, reproduzindo (em menor grau) o padrão observado com o atributo acessibilidade.

Pensando na realização de eventos, pode-se considerar como estratégia, visando melhorar a qualidade do ambiente do entorno, a existência de atividades interessantes ao longo dos passeios (tais como malabaristas, atividades interativas, dentre outras), conforme mencionado por especialistas envolvidos com a realização de megaeventos. Medidas como essas podem reduzir a sensação de desagrado, devido ao entretenimento dos espectadores. No entanto, se não forem medidas somadas a um ambiente pautado nas premissas do Desenho Universal, dificilmente se alcançará um padrão altamente satisfatório para os cadeirantes que visitam o local.

Relacionando as notas atribuídas com os aspectos considerados mais importantes, tem-se:

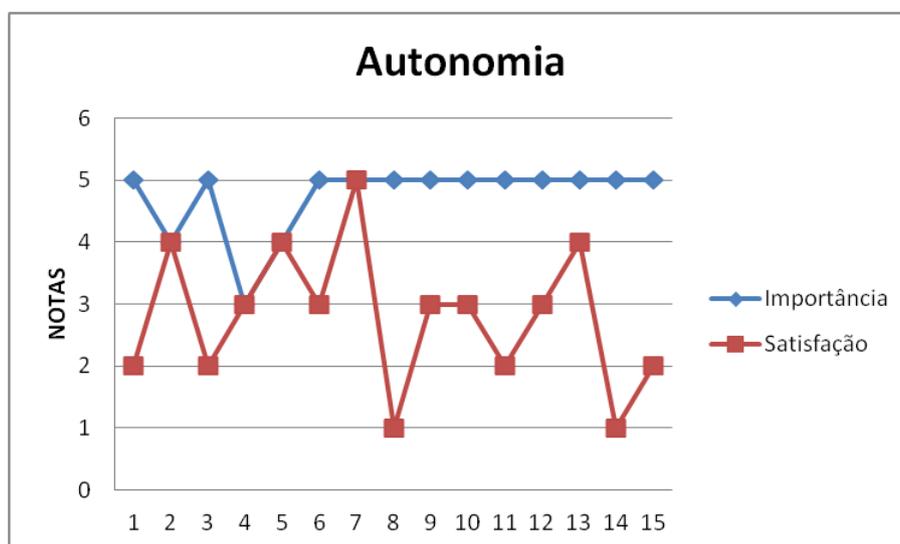


**Gráficos 7.3:** Importância e Satisfação no Maracanã – Aspectos da Agradabilidade

É possível notar que, apesar de ser considerado mais importante pela maioria, os respondentes assinalaram a opção “conservação e higiene” considerou o atributo menos importante na atribuição das notas (média 4,5, contra 5, no caso do ambiente social). Enquanto sobre a satisfação, se observa um descontentamento maior da parte daqueles que mencionaram o ambiente social como mais relevante na percepção de agradabilidade. Vale destacar que o questionamento sobre qual aspecto o respondente considera mais importante vinha após a atribuição das notas, no questionário. Desta forma, as notas eram dadas ao atributo (de forma ampla) e depois se estabelecia o aspecto mais importante. Logo, a relação apresentada é um cruzamento de respostas, não sendo uma resposta a uma única questão.

- **Autonomia**: Este atributo, aqui proposto, foi avaliado próximo de muito importante (média 4,73) no contexto de megaeventos. Levando-se em conta que está relacionado com a sensação de felicidade e com a participação, no acesso a atividades de lazer este atributo se mostra interessante, pois permite a vivência do evento em sua plenitude.

A satisfação com a autonomia obteve média 2,8, havendo dois respondentes muito insatisfeitos com as possibilidades oferecidas pelo local. Houve grande variação nas notas atribuídas a satisfação com este atributo. Isso pode se dar devido aos diferentes caminhos trilhados, exigindo mais ou menos esforço e do cadeirante ou impondo mais ou menos obstáculos em seu percurso.

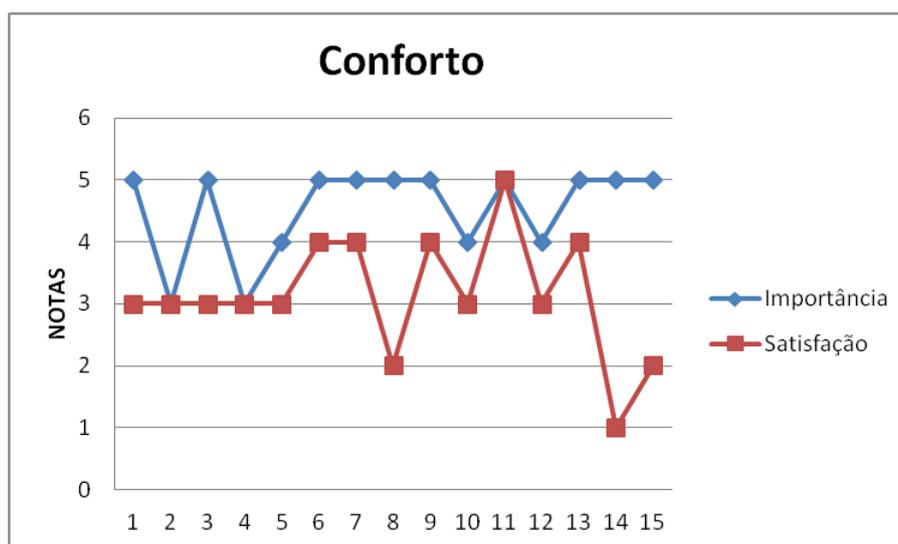


**Gráfico 7.4:** Importância e Satisfação no Maracanã - Autonomia

A independência no acesso a atividades como jogos e competições tem papel relevante na qualidade de vida e no usufruto da cidade. Desta forma, mais uma vez ressaltando que o estádio do Maracanã sofreu reformas recentes que incluíam a acessibilidade como objetivo, nota-se que o ambiente ainda não inclui (sem diferenciação de oportunidades) todos os indivíduos. Conforme visto anteriormente, a avaliação da acessibilidade foi melhor do que a observada na autonomia. Mostrando que acessibilidade arquitetônica e inclusão (possibilitada pela autonomia, dentro das condições pessoais) não são sinônimos, e a primeira é pré-requisito da segunda. Melhorando a acessibilidade, tende-se a melhorar a autonomia. Havendo o cuidado para que as intervenções no espaço

possibilitem o deslocamento independente, é possível vislumbrar espaços inclusivos. A diferença entre as linhas observadas no gráfico mostra que esta condição ainda não é atendida no entorno do Maracanã.

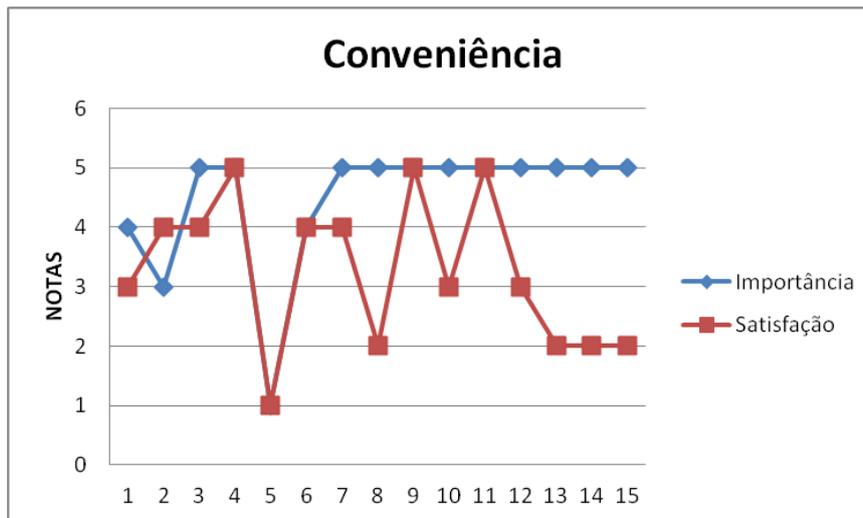
- **Conforto**: O atributo conforto teve avaliação média de importância 4,53, como a maioria dos demais atributos. No entanto, observando as notas isoladamente, nota-se que houve uma variação maior (entre as notas 3, a e 5 – desvio padrão = 0,74) do que com os demais atributos. Já a satisfação foi avaliada com média 3,13.



**Gráfico 7.5:** Importância e Satisfação no Maracanã – Conforto

O conforto gerado pelo ambiente se relaciona com suas características físicas, sociais e ambientais (como poluição e exposição ao clima). O resultado observado no gráfico mostra que, de forma geral, os percursos realizados geraram desconforto, o que pode estar relacionado com a trepidação, a exposição ao sol e com a qualidade das rampas de acesso. Mas que, no entanto, esse atributo não é considerado muito importante por 1/3 dos entrevistados, não sendo o foco mais emergencial de medidas mitigadoras (considerando estes resultados).

- **Conveniência**: Dos atributos considerados este foi o que obteve a nota de importância mais baixa (média 4,47), mas, ainda assim considerado importante na média, e muito importante por 11 dos 15 respondentes. A satisfação obteve nota média 3,27, havendo três indivíduos insatisfeitos e um muito insatisfeito.

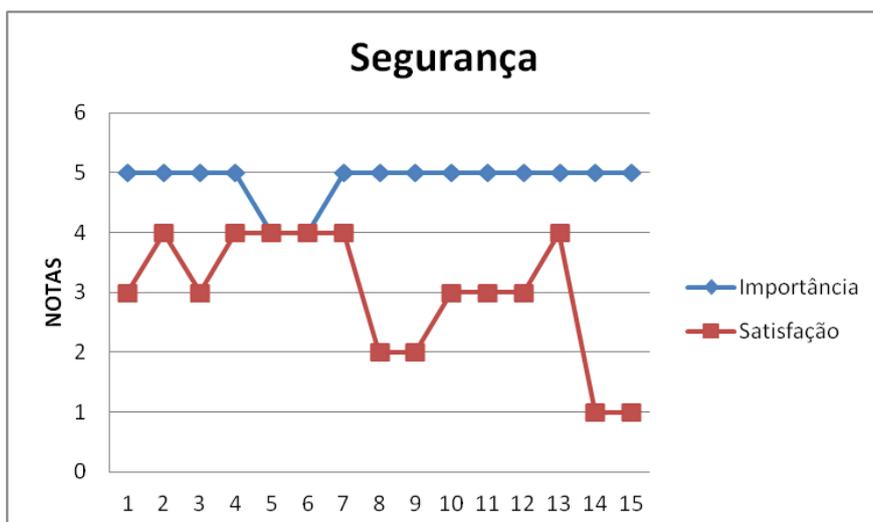


**Gráfico 7.6:** Importância e Satisfação no Maracanã - Conveniência

Considerando que a conveniência está ligada por um lado ao trajeto eficiente, a existência de rotas acessíveis e sem barreiras se mostra fundamental para melhorar o nível de satisfação dos usuários no estádio estudado. Por outro lado está relacionada a um ambiente social inclusivo, no qual os direitos de todos são preservados. E neste sentido acredita-se que se trata de uma mudança comportamental e social, que deve ser iniciada no processo de formação e educação dos cidadãos (de forma geral).

- **Segurança:** Sobre a segurança foram considerados três aspectos: A segurança urbana (ligado à violência), a de tráfego (risco de atropelamento e conflitos com pedestres e ciclistas) e nas calçadas (risco de queda ou contaminação). Para os entrevistados a urbana é a mais importante no contexto do Maracanã. De forma mais detalhada, obteve-se: 21% para segurança nas calçadas, 22% para segurança de tráfego e 57% para segurança urbana.

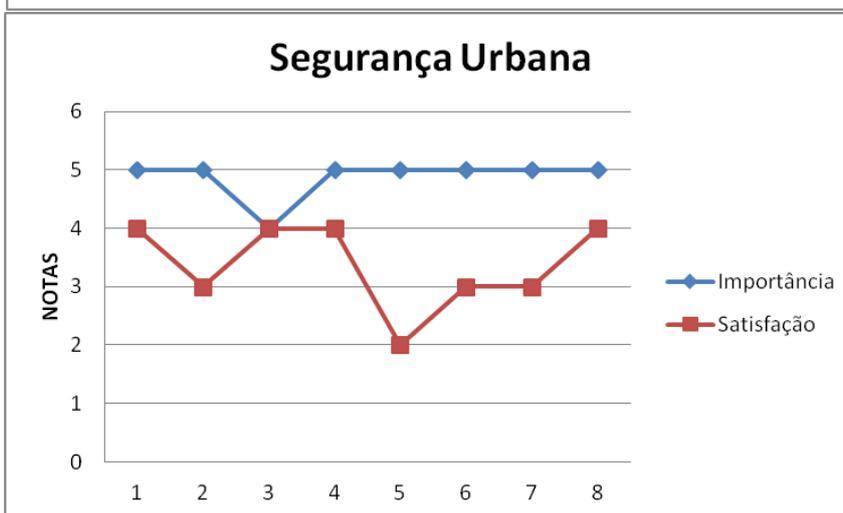
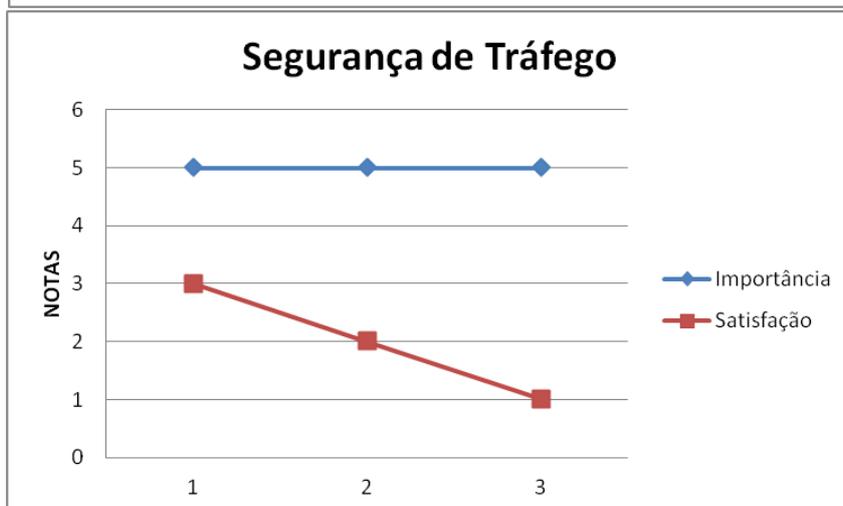
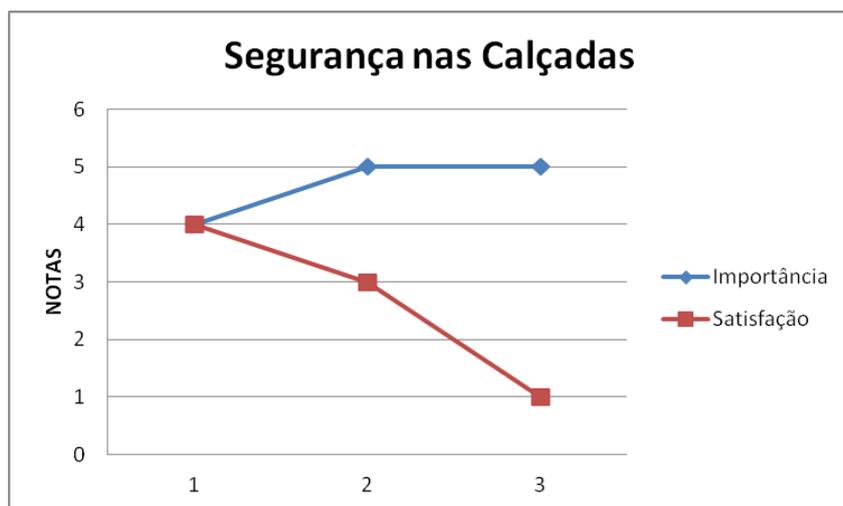
Já a segurança de tráfego e nas calçadas foram consideradas importantes, mas em menor grau. Quanto a segurança de tráfego, pode-se associar ao fato do tráfego adjacente ser interrompido durante os jogos de megaeventos. Já no caso da segurança nas calçadas pode estar relacionado ao fato de que as calçadas no entorno do estádio são, na maior parte dos passeios, lisas, planas e sem buracos (subcapítulo 7.1).



**Gráfico 7.7:** Importância e Satisfação no Maracanã - Segurança

A segurança foi avaliada com nota média próxima da avaliação “muito importante” (média 4,87), e as notas variaram entre importante e muito importante. Associando o resultado obtido com a pergunta sobre o aspecto mais importante (segurança urbana) e o gráfico 7.7, é possível inferir que em uma cidade como o Rio de Janeiro, onde a violência urbana é presente no cotidiano da população, é compreensível a elevada importância atribuída à segurança. A percepção da mesma no entorno do estádio não houve ocorrência de “muito satisfeito”. A variação existente neste aspecto pode se dar em função da ocasião da visita. Durante a CC2013 o policiamento foi reforçado devido as manifestações populares, que, por sua vez, podem ter promovido a sensação de insegurança no acesso aos jogos. Em outras ocasiões, a satisfação está vinculada às condições de segurança normais, trazendo novamente a percepção da cidade como uma cidade violenta.

Separadamente, foram relacionados os aspectos mencionados como sendo mais importantes com as notas de satisfação e importância. Nesta perspectiva obteve-se os seguintes resultados:



**Gráficos 7.8:** Importância e Satisfação no Maracanã – Aspectos da Segurança

Com base nos gráficos, é perceptível que os aspectos que tiveram incidências de “muito insatisfeito” foram a segurança nas calçadas e de tráfego. Já a segurança urbana teve sua satisfação variando amplamente entre “insatisfeito” e “satisfeito”, mostrando que a

ocasião da visita e os percursos realizados podem influenciar na percepção. A segurança de tráfego foi a que teve importância e satisfação com maior diferença, podendo significar que a condição das travessias e o conflito com outros usuários das calçadas não estão a contento, e precisam ser mais bem pensadas, em estratégias destinadas aos megaeventos.

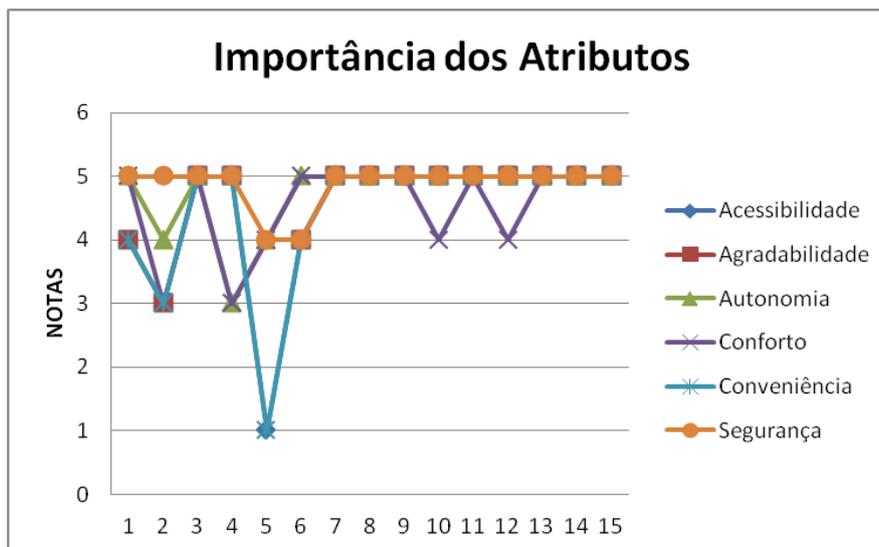
- **Comparando os atributos:** Como comentado, todos os atributos foram considerados relevantes no contexto de megaeventos esportivos, e, suas notas médias de importância altas. Com vistas a facilitar as análises propostas neste tópico, a tabela 7.1 apresenta as médias das importâncias e satisfações obtidas pelos atributos, bem como o desvio padrão associado.

**Tabela 7.1:** Médias e Desvio Padrão dos atributos

Atributos	Aspecto	Média	Desvio Padrão
Acessibilidade	Importância	4,67	1,05
	Satisfação	3,53	0,83
Agradabilidade	Importância	4,71	0,61
	Satisfação	3,43	0,94
Autonomia	Importância	4,73	0,59
	Satisfação	2,8	1,15
Conforto	Importância	4,53	0,74
	Satisfação	3,13	0,99
Conveniência	Importância	4,47	1,13
	Satisfação	3,27	1,28
Segurança	Importância	4,87	0,35
	Satisfação	3	1,07

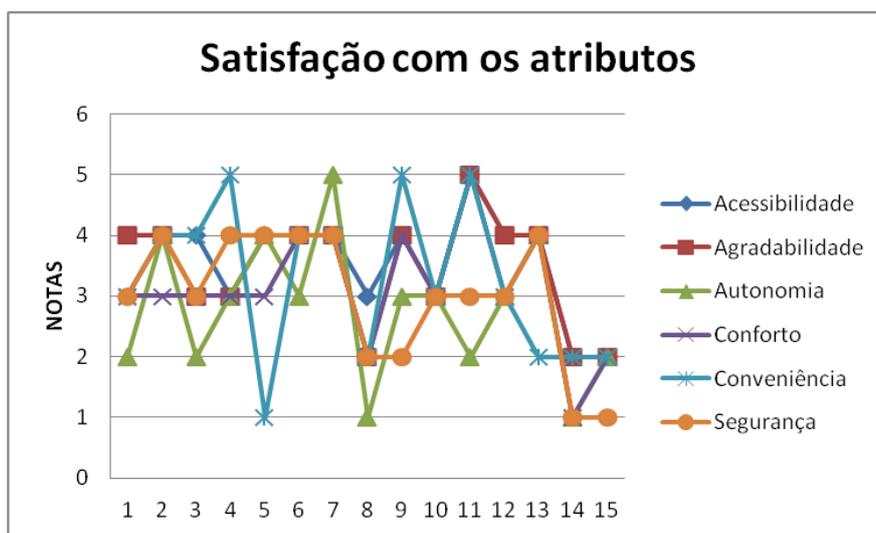
A apresentação do desvio padrão se mostra interessante, pois este valor, ao ser uma medida de dispersão da amostra, é um indicativo quanto a convergência das notas e consequentemente da consistência da avaliação dos participantes. Nesse contexto, dentre os 6 atributos, com exceção da "acessibilidade", os demais apresentaram uma maior dispersão nas notas atribuídas à "satisfação" do que à "importância", o que pode sugerir uma maior variabilidade e complexidade em avaliar a satisfação.

No que diz respeito à importância, o atributo "segurança" foi o que apresentou a maior convergência de opinião, junto com a autonomia, o que reforça a relevância dos mesmos. Já em relação a satisfação, a média da "acessibilidade" foi a mais consistente.



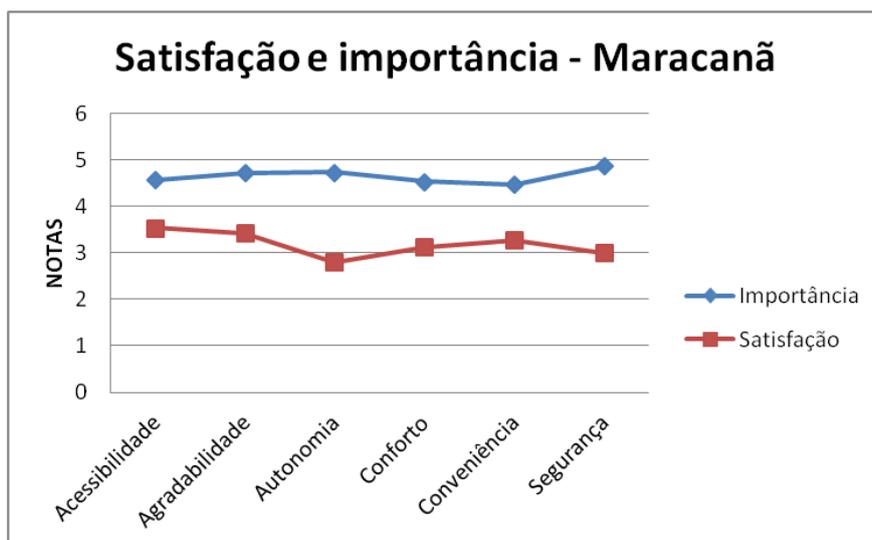
**Gráfico 7.9:** Importância dos atributos

Já a satisfação teve maior variação nas notas, o que pode ter relação com os percursos e/ou ocasiões das visitas. Os atributos que apresentaram avaliações com os picos mais baixos foram a “conveniência”, a “autonomia”, a “segurança” e o “conforto” (considerando, na ordem, o resultado do desvio padrão).



**Gráfico 7.10:** Satisfação com os atributos

A “conveniência” e a “autonomia” obtiveram maior oscilação nas avaliações. Já a “segurança” teve o maior número de respondentes muito insatisfeitos (2, onde um atribuiu maior importância à segurança nas calçadas e o outro a segurança de tráfego), e a “autonomia” de insatisfeitos (3).



**Gráfico 7.11:** Importância e Satisfação – Médias.

Considerando as médias, observa-se que, o atributo “conveniência” foi o que obteve nota de importância mais baixa (apesar da pequena diferença – a média da conveniência foi 4,47, enquanto o conforto, segunda nota mais baixa, 4,53). A “segurança”, a “agradabilidade” e a “autonomia” foram os que mais se aproximaram da avaliação “muito importante” na avaliação de PGVs utilizados na realização de megaeventos esportivos. Já a satisfação foi próxima da nota 3 para todos os atributos, onde a “acessibilidade”, foi o atributo que mais se aproximou da avaliação “satisfeitos”. Isso demonstra que a preocupação com o provimento desta foi reconhecida nos resultados apresentados. A diferença entre a importância e a satisfação, no entanto, sinaliza que ainda não há padrão de excelência em nenhum dos aspectos (atributos) considerados no entorno do Maracanã, e que o trato de desejos específicos dos grupos que dele se utilizam devem ser considerados de forma mais íntima em seu planejamento.

Com base nos resultados apresentados, torna-se interessante comparar as experiências obtidas no entorno do Maracanã na CC2013 e em outras ocasiões; os resultados obtidos no trabalho de campo exploratório com o resultado do questionário *online*, e, por fim, o resultado obtido para a cidade e para o entorno do estádio (de acordo com os resultados do questionário *online*). Desta forma se tornará possível observar se o ambiente festivo influencia na percepção dos atributos, se a abordagem durante a realização do evento pode trazer diferentes resultados (considerando o mesmo público), e se o padrão da cidade se replica na área de influência imediata do Maracanã (e vice-versa).

## 7.4 CONTRAPONDO RESULTADOS

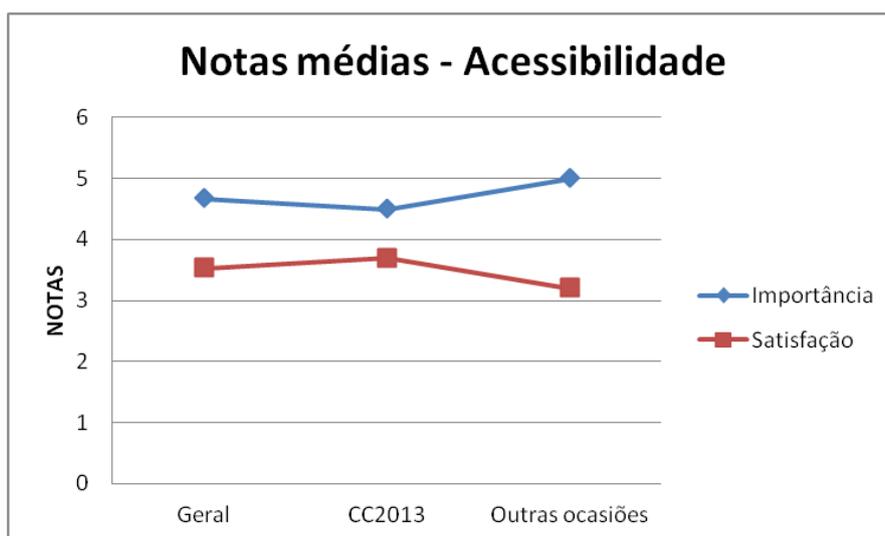
Considerando as três etapas de coleta de dados primários desenvolvidas por este trabalho, serão apresentadas neste subcapítulo as principais comparações no que tange a percepção dos cadeirantes que responderam aos questionários ou foram entrevistados. Inicialmente serão apresentadas as análises comparativas possíveis considerando o questionário *online*, cujos resultados gerais foram tratados na seção 7.4.1. Posteriormente os resultados do trabalho de campo exploratório serão confrontados com as respostas do grupo de respondentes do questionário *online* que visitaram o Maracanã durante a CC2013. Por fim, as notas atribuídas a cada atributo serão apresentadas comparando as médias obtidas pelo entorno do Maracanã com aquelas referentes à cidade do Rio de Janeiro. Visando organizar a apresentação desta análise comparativa, os resultados serão expostos separadamente em três seções, que seguem.

### 7.4.1 COMPARANDO RESULTADOS: QUESTIONÁRIO DE CONSULTORIA

Nesta seção serão apresentadas as análises comparativas obtidas por meio dos questionários de consultoria, aplicados via *internet*. Foi percebido que o grupo de respondentes se dividiu entre indivíduos que visitaram o estádio para assistir aos jogos da CC2013, e indivíduos que foram ao local em outra ocasião. A existência destes dois grupos permitiu que se avaliasse se a percepção dos atributos varia quando o respondente se encontra inserido em um ambiente alegre e festivo, típico de um megaevento esportivo.

Vale destacar que os resultados aqui apresentados consideram as notas médias obtidas por cada atributo.

É notória a importância atribuída à acessibilidade (fato que vem se confirmando ao longo dos resultados desta dissertação). O grupo estudado tem seu deslocamento intimamente atrelado às variáveis deste atributo. E, por isso, a relevância deste atributo para o grupo de respondentes foi elevada (próximo ao “muito importante”), tanto no geral quanto nos grupos identificados (visitantes na CC2013 e visitantes em outra ocasião). Já a satisfação se mostrou mais baixa fora da atmosfera do megaevento.

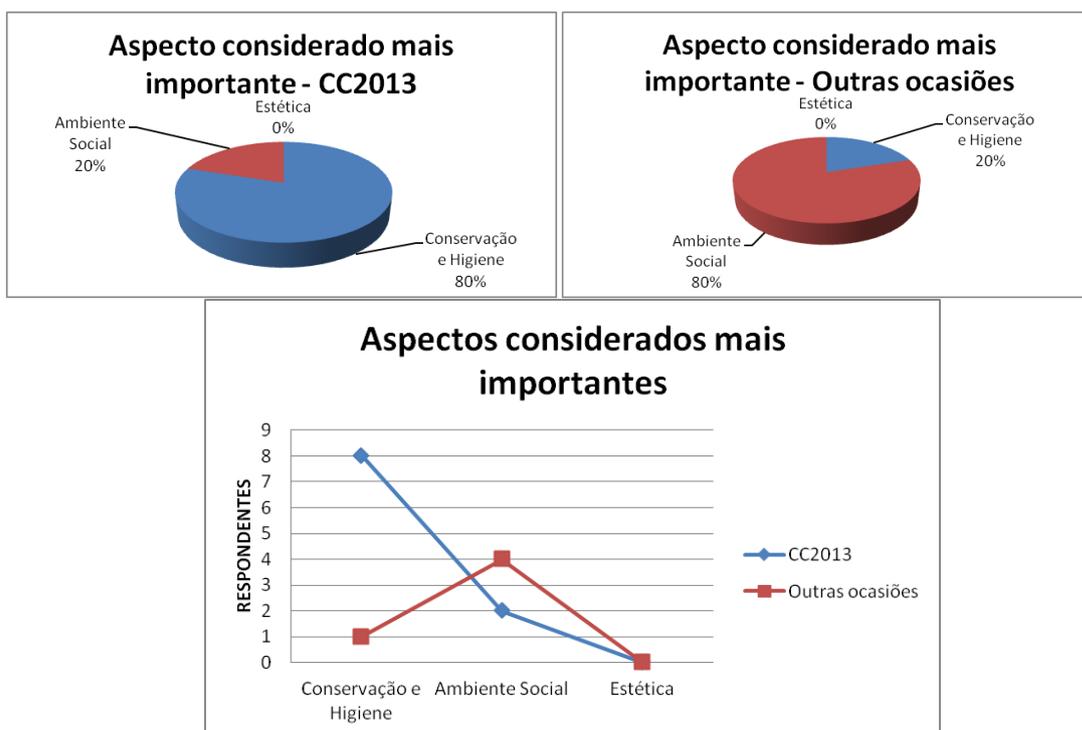


**Gráfico 7.12:** Importância e Satisfação por tipo de visita - Acessibilidade

O gráfico 7.12 apresenta a média geral (considerando todas as respostas do questionário) e as médias por ocasião da visita. No caso da acessibilidade é preciso levar em conta que o espaço de circulação oferecido no entorno é o mesmo para todos os visitantes. Desta forma, a sensação de satisfação pode estar condicionada a três fatores distintos: A atmosfera festiva do megaevento; à outra vertente da acessibilidade que não a arquitetônica; e o motivo da visita ser a avaliação do espaço. No primeiro caso, como já levantada a hipótese, a participação em um evento como uma Copa de futebol tende a tornar os espectadores mais propensos a avaliar positivamente as características locais (uma vez que o ambiente alegre e descontraído são comuns a este tipo de evento). Já no segundo caso, existe a possibilidade de outros elementos componentes da noção geral de acessibilidade terem assumido um peso maior nas visitas em outras ocasiões. Durante a CC2013 os trajetos percorridos por cadeirantes foram, em muitos casos, curtos devido a possibilidade da utilização do ônibus adaptado da Prefeitura da Cidade, que deixava os espectadores em frente a entrada adaptada (capítulo 5), onde haviam voluntários a disposição para auxiliar mediante a qualquer necessidade. Isso, por sua vez, não é o padrão dos eventos locais realizados no estádio. Assim, a necessidade de percorrer maiores distâncias, passando por trechos com existência de barreiras e sem a já mencionada acessibilidade atitudinal, pode ter influenciado na avaliação inferior. Outra possibilidade a ser considerada, levando-se em conta que responderam ao questionário estudiosos da área (com uma ponderação mais atenta às condições de acessibilidade, e que realizaram visitas a fim de avaliar o

entorno), é que parte das respostas tiveram um olhar mais críticos do que aquelas referentes aos visitantes que foram ao estádio para assistir aos jogos.

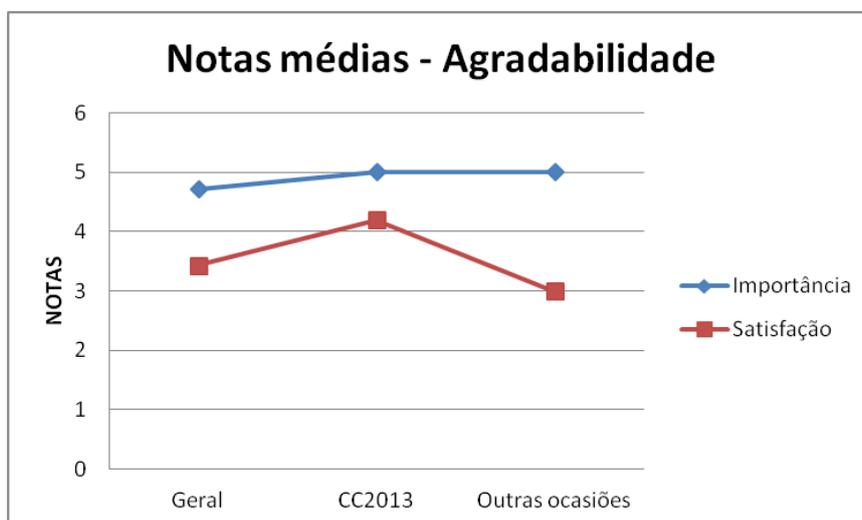
Quanto a agradabilidade, a avaliação dos aspectos considerados mais importantes variou entre os grupos.



**Gráficos 7.13:** Aspectos considerados mais importantes por grupos - Agradabilidade

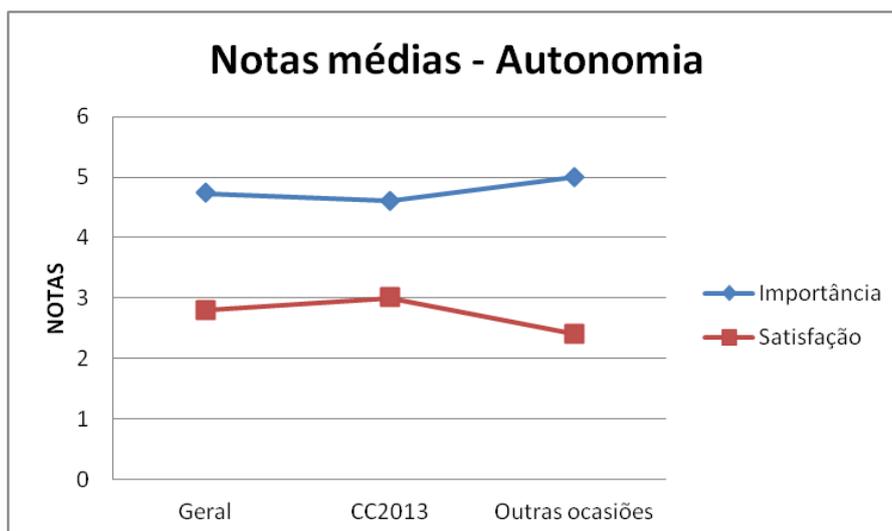
Algo interessante a ser considerado é que nos jogos da CC2013 o aspecto mencionado como mais relevante pela maioria foi a “conservação e higiene”, enquanto que aqueles que realizaram as visitas em outras ocasiões valoraram mais o “ambiente social”. Neste caso é possível observar uma relação inversa, na qual quando o ambiente social é alegre e festivo, o que traz a percepção de desagrado são as características e a limpeza dos passeios, mostrando que estes são relevantes e precisam ser pensados cuidadosamente. Já no outro grupo, compreendendo a natureza de um megaevento, se ressaltou o “ambiente social” como o principal promotor da sensação de agrado com o local e com a experiência da viagem.

De forma geral, a agradabilidade se mostrou muito importante em todos os grupos, e a satisfação com a mesma foi maior nos jogos da Copa das Confederações, reafirmando a noção de que este tipo de atividade tende a favorecer a percepção dos atributos.



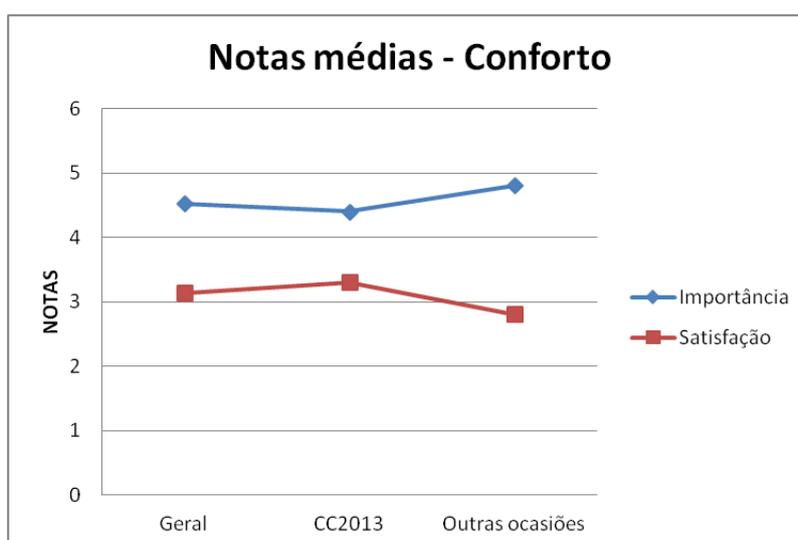
**Gráfico 7.14:** Importância e Satisfação por tipo de visita – Agradabilidade

Assim como a acessibilidade e a agradabilidade, a autonomia foi considerada muito importante pela média dos grupos apresentados. A satisfação com este atributo se mostrou também superior nas respostas dos visitantes da CC2013. No entanto, a avaliação de satisfação variou entre a nota 3 e “insatisfeito”, mostrando que mesmo durante a realização dos jogos a possibilidade de independência não foi satisfatória. Assim como foi comentado no atributo acessibilidade, as visitas que tiveram um olhar mais crítico sobre as características do local tendem a reduzir a média de satisfação sobre este atributo. Entendendo que a autonomia é considerada um pilar da qualidade de vida da PcD, se observa que em nenhuma situação o entorno do estádio contempla a importância dessa condição na participação do grupo. Desta forma, não há padrão que possa ser seguido e replicado em outros pontos da cidade, como é o desejo a ser alcançado com o legado olímpico (de acordo com C. – especialista).



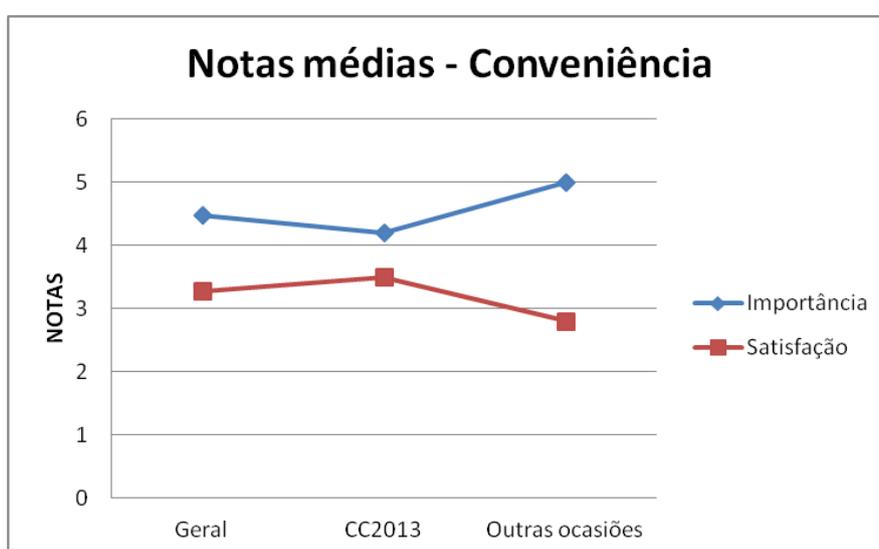
**Gráfico 7.15:** Importância e Satisfação por tipo de visita - Autonomia

Sobre o conforto, foi atribuída na CC2013 uma importância menor do que observado nos demais grupos. Mas para todas as ocasiões a satisfação foi mediana, mostrando que o espaço gera algum grau de desconforto para os cadeirantes transitarem. A satisfação observada mostra que sobre este atributo o ambiente criado pelos jogos de megaeventos não influencia na percepção, e, nesta linha, não se pode atribuir ao ambiente social grande importância. Deve-se considerar que em PGVs destinados à realização de megaeventos, se devem concentrar as melhorias nas variáveis relacionadas à estrutura física do local (entendendo que o conforto abrange também a trepidação, o esforço despendido, a boa orientação e a praticidade, um microclima agradável e a não exposição à poluição e ao sol e chuva).



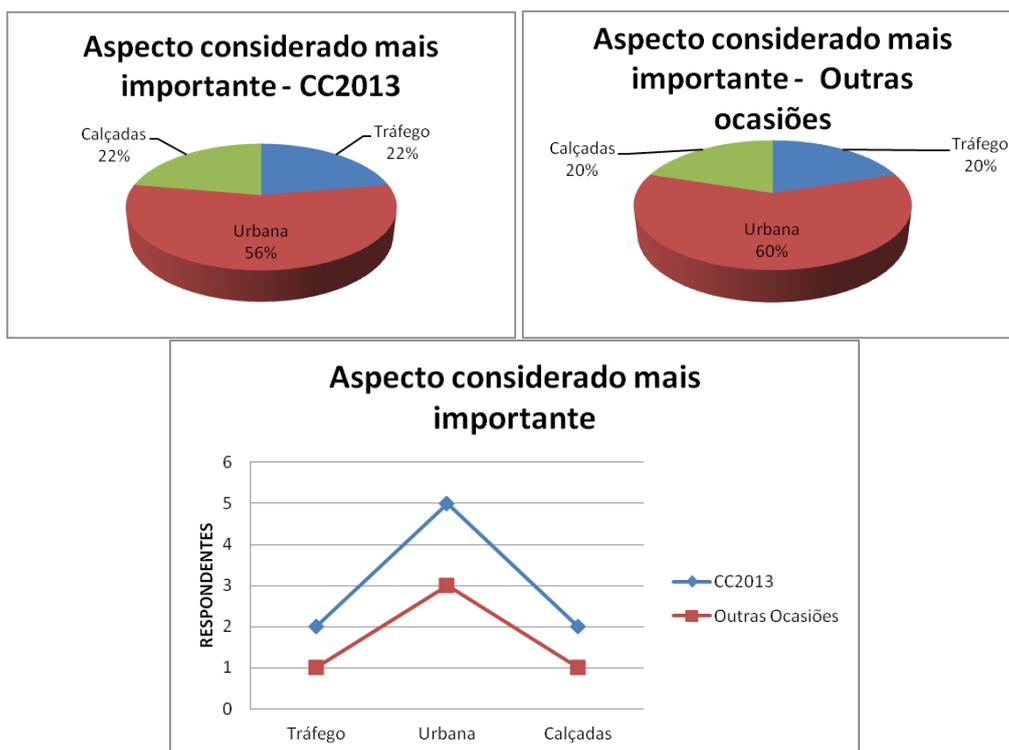
**Gráfico 7.16:** Importância e Satisfação por tipo de visita – Conforto

A conveniência obteve a média de importância mais baixa do que os demais atributos (como observado no subcapítulo 7.3). Esta tendência só não se confirma com aqueles que visitaram o estádio em outras ocasiões que não os jogos da CC2013. A satisfação com o atributo foi maior para quem foi à Copa das Confederações, e neste caso, as notas se aproximam em “importante” e “satisfeito”, mostrando que nos jogos as rotas percorridas foram eficientes (o que pode estar relacionado ao serviço de apoio com o ônibus da prefeitura), e os visitantes não se sentiram tratados de forma diferente dos demais (no âmbito social).



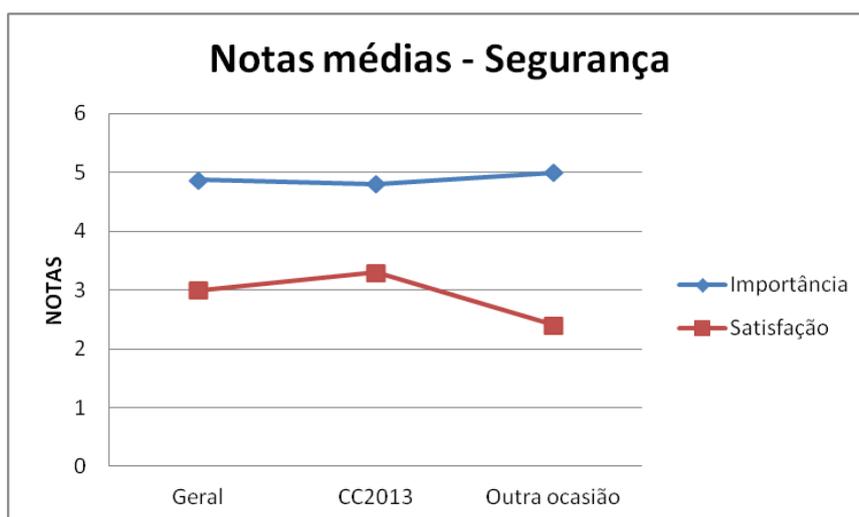
**Gráfico 7.17:** Importância e Satisfação por tipo de visita – Conveniência

Por fim, sobre a segurança, os aspectos considerados mais importantes para os grupos mantiveram o padrão mostrado no subcapítulo 7.3: A segurança urbana foi considerada mais importante, e as seguranças de tráfego e nas calçadas obtiveram valor similar.



**Gráficos 7.18:** Aspectos considerados mais importantes por grupos - Segurança

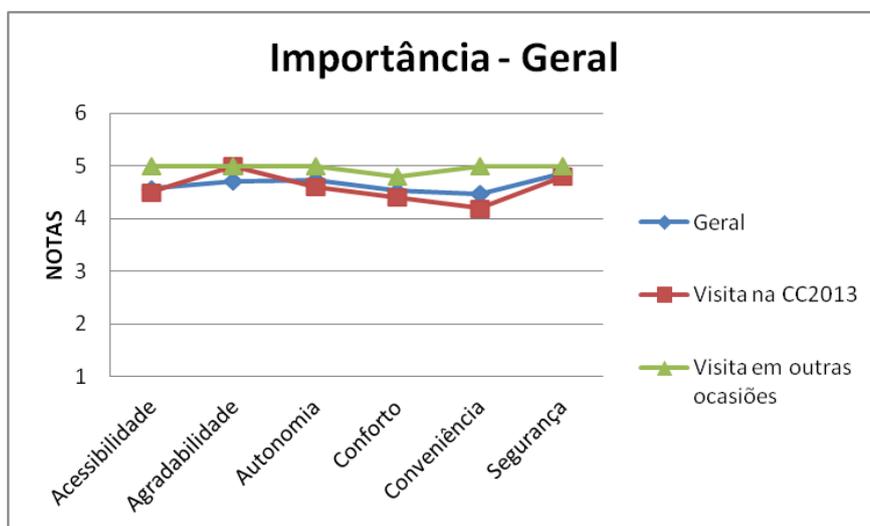
Este resultado reforça que mesmo no evento em questão o medo de assaltos e outras atitudes antissociais se mostrou mais intenso do que o medo de sofrer algum acidente por queda ou conflito. Deve-se, pois, levar e conta que este aspecto obteve maior peso ao avaliar o atributo.



**Gráfico 7.19:** Importância e Satisfação por tipo de visita – Segurança

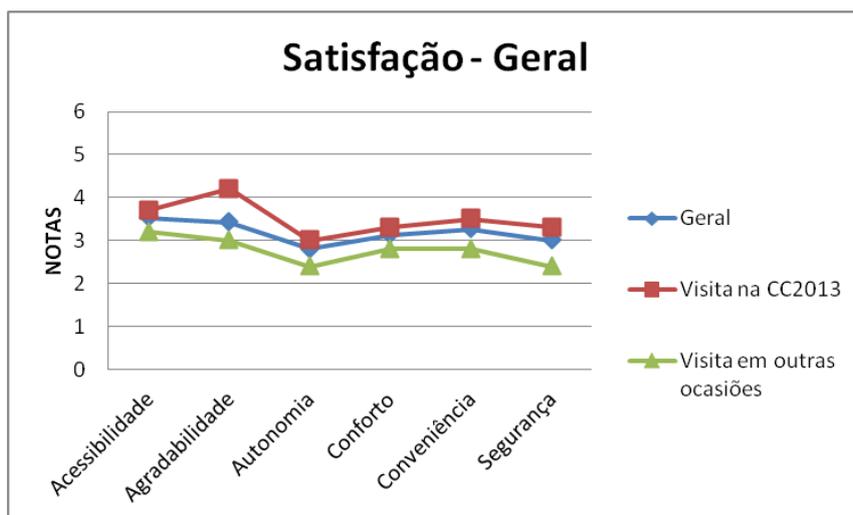
O atributo foi considerado muito importante por todos os grupos, e a satisfação com média 3 no geral e para os espectadores da CC2013. Já aqueles que visitaram o estádio em outros momentos mostraram-se mais insatisfeitos com a segurança, sinalizando que o reforço do policiamento nos Jogos (existente devido as manifestações populares) promoveu uma sensação de segurança maior do que a que é percebida em dias normais ou de campeonatos locais. Esta sensação pode estar também relacionada à movimentação de pessoas na área. Entretanto, de forma geral, pode-se concluir que a segurança no local não foi bem avaliada, mesmo com o esforço existente na ocasião dos jogos. Este aspecto é alarmante ao considerar que eventos de grande importância devem assegurar aos seus espectadores uma experiência interessante e, antes de tudo, segura.

Assim, de forma geral, se observa que os atributos foram considerados “importantes” ou “muito importantes” em todas as situações existentes nos resultados. Sendo a “agradabilidade” a “autonomia” e a “segurança” os atributos que obtiveram nota média mais próximas a 5 nos três casos (geral, CC2013 e outras ocasiões), e a “conveniência” o que teve nota média 4 em duas das situações (geral e CC2013), sendo assim o atributo de menor importância.



**Gráfico 7.20:** Importância por tipo de visita – Geral

Já a satisfação foi superior para os espectadores da CC2013:



**Gráfico 7.21:** Importância por tipo de visita – Geral

De acordo com o gráfico 7.21, pode-se inferir que, em linhas gerais, a tendência à satisfação se encontra relacionada à atmosfera na qual o visitante é inserido. Aqueles respondentes que foram aos jogos da CC2013 mostraram estar mais satisfeitos do que quem foi ao estádio em outro momento. O grupo cuja satisfação foi maior não apresentou nenhuma ocorrência de “muito satisfeito”, o que aponta para o fato de que o entorno do estádio, mesmo em megaeventos, não satisfaz com excelência os espectadores em nenhum dos atributos. E isso se agrava fora desta atmosfera, pois os resultados se aproximam da nota 3 e a insatisfação. Com base nestes resultados se reforça a ideia de que o estádio, mesmo com as melhorias sofridas, não foi pensado com base no Desenho Universal, e que certas medidas necessitam ser tomadas no sentido de melhorar as variáveis relacionadas aos atributos apresentados, com vistas ao aumento da satisfação dos cadeirantes que visitam o local. Em especial no que tange a segurança e a autonomia (que tiveram as piores avaliações em satisfação).

#### 7.4.2 COMPARANDO RESULTADOS: VISITANTES DA COPA DAS CONFEDERAÇÕES 2013

Considerando a possibilidade de conhecer a percepção dos espectadores da Copa das Confederações, este trabalho conta com dois resultados distintos: O resultado da aplicação de questionários *in loco*, e o resultado da aplicação de questionários *online*. Onde o primeiro obteve uma amostra de 17 respondentes e o segundo de 10 (que foram à CC2013).

Observando os resultados, algumas ressalvas interessantes podem ser mencionadas, e a isto este subcapítulo se destina.

O primeiro comentário trata do atributo “segurança”. Rememorando que para os respondentes do questionário de consultoria a segurança urbana foi considerada mais relevante do que as demais dimensões, se observa uma diferença entre os grupos de resultados. As citações encontradas nos questionários aplicados em campo direcionam maior valor à segurança de tráfego. Quando questionados sobre os pontos mais críticos do entorno a variável “adequação das travessias” foi mencionada, sendo esta também considerada um aspecto muito ruim do local. Já a segurança urbana foi lembrada de forma positiva ao se pedir uma avaliação sobre o atributo.

Quanto à satisfação se observa que para os questionários da pesquisa de campo exploratória a avaliação foi superior. Enquanto estes consideram (em sua maioria) a segurança como ótima, a satisfação dos respondentes da consultoria foi próxima a nota 3. Esta diferença pode significar que a abordagem durante a visita (onde os respondentes estão imersos na celebração) pode influenciar nas respostas. Esta influência, neste caso, foi observada positivamente, mas, em casos quadros mais problemáticos, este efeito pode ser oposto.

Situação similar pode é encontrada com o “conforto”, uma vez que a avaliação obtida na consultoria próxima à nota 3, e no campo exploratório “ótimo”. No entanto, alguns aspectos e variáveis relativas a este atributo foram considerados “muito ruins” (sendo elas as rampas e o esforço). Desta forma, se observa que mesmo com a avaliação positiva, existem características que tornam o atributo menos satisfatório.

A qualidade das rampas e a existência de canteiros foram mencionadas no questionário aplicado em campo como pontos críticos e como locais onde houve grande necessidade de auxílio. Estas características são componentes das variáveis “Existência e facilidade de utilização das Rampas” e “Presença de obstáculos na calçada (Barreiras)”, que estão relacionadas aos atributos “acessibilidade”, “autonomia” e “conforto”. Considerando estes pontos negativos relativos a estes atributos, pode-se encontrar convergência com a

nota média da “autonomia” (nota média 3). Mas, já na “acessibilidade”, onde a avaliação foi “satisfeito” não se pode obter a mesma relação.

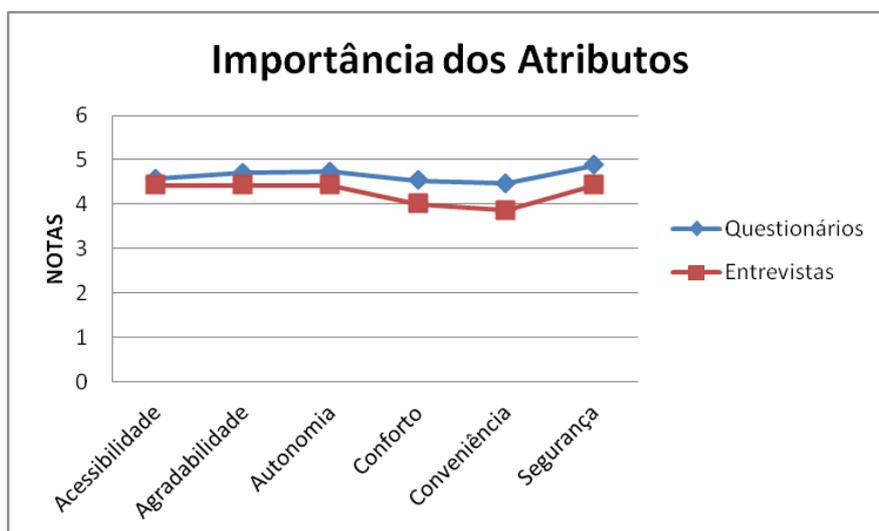
Em linhas gerais, não se pôde observar uma correspondência acentuada entre as duas etapas de coleta de dados primários aqui apresentados. Havendo uma tendência a resultados mais positivos nos questionários aplicados *in loco*. Isto pode estar relacionado ao fato da abordagem ter sido realizada no contexto dos jogos, como comentado anteriormente. No entanto, em ambas foi notório que o espaço não pode ser considerado inclusivo e acessível. Que não existe acessibilidade universal e que a autonomia não é garantida no entorno do PGV.

#### 7.4.3 COMPARANDO RESULTADOS: MARACANÃ E CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Ao se considerar a Cidade do Rio de Janeiro em detrimento ao entorno do estádio do Maracanã é possível notar (considerando o subcapítulo 7.1) que o PGV apresenta condições de deslocamento mais favoráveis do que o que é observado em outras áreas da Cidade. Pensando no Centro da Cidade, CDB do Rio de Janeiro, a diferença na qualidade dos espaços de circulação se torna ainda mais aparente. Isso, pois no entorno do estádio é possível observar pavimentação contínua, lisa, com guias rebaixadas dentre outras características que, ainda que não atendam da melhor maneira o cadeirante, permitem o acesso. Já o Centro do Rio de Janeiro, de acordo com os entrevistados (entrevista em profundidade, subcapítulo 6.1), tem poucas rampas de acesso às calçadas, tem trechos de pedra portuguesa (que gera grande desconforto na circulação e promove risco de queda) e meio fios altos (dentre outros aspectos negativos). Por isso, é esperado que a avaliação de satisfação seja superior no entorno do PGV.

Quanto a importância acreditou-se que os atributos receberiam avaliações similares. Contudo, os resultados apontam para uma informação diferente: a importância atribuída a eles foi superior no contexto de megaeventos (com exceção somente da conveniência, que obteve nota idêntica). Para a Cidade do Rio de Janeiro se considerou que todos os atributos obtiveram médias próximas a 4, enquanto que para o entorno do estádio são “muito importantes” (médias mais próximas a 5). Esta diferença pode estar ligada ao

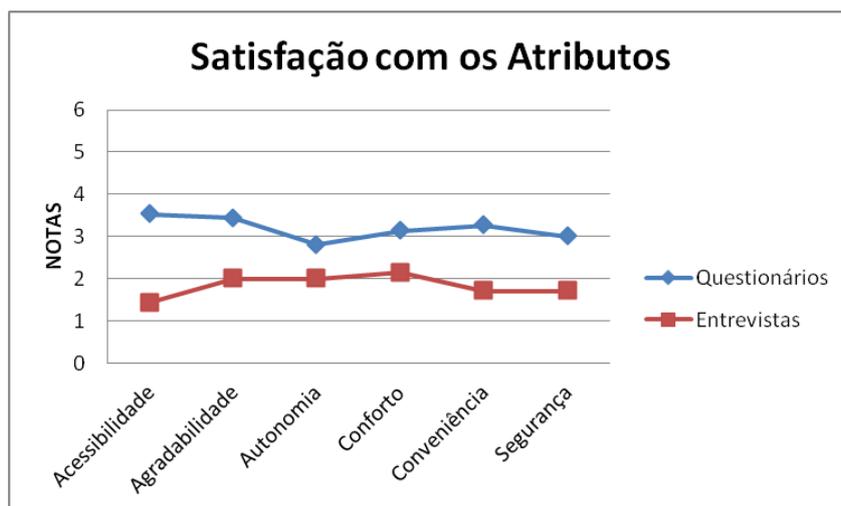
nível de exigência que se tem para os dois recortes considerados. Enquanto no Maracanã se espera um nível de qualidade ótimo, para a cidade esta expectativa é mais modesta, já que é sabido que a mesma não é acessível e inclusiva.



**Gráfico 7.22:** Importância por tipo de visita – Geral

A satisfação com a cidade foi inferior àquela atribuída ao entorno do Maracanã. A cidade gera insatisfação nos entrevistados em todos os atributos, enquanto no estádio a média varia entre a nota mediana (3) e “satisfeito”. O atributo onde esta discrepância se acentua é a “acessibilidade”. Para os visitantes do estádio foi considerada entre a nota 3 e satisfatória, enquanto na cidade entre insatisfatória e muito insatisfatória. Isso demonstra que, ainda que com limitações, a experiência dos megaeventos pode trazer um legado positivo na medida em que reforçar a necessidade de um desenvolvimento urbano com bases inclusivas.

Apesar de não apresentar um padrão de excelência, o PGV traz condições mais interessantes ao deslocamento em cadeira de rodas. Moradores da cidade, adaptados às suas condições insalubres, que observam o estado do entorno do estádio veem na replicação deste padrão de qualidade um ganho substancial em acessibilidade para a Cidade. É fundamental, dentro desta perspectiva, que as carências ainda apresentadas pelo entorno sejam corrigidas para que o padrão possa ser difundido.



**Gráfico 7.23:** Importância por tipo de visita – Geral

Com base nestes resultados, pode-se concluir que a Cidade do Rio de Janeiro oferece condições ruins para o deslocamento em cadeira de rodas, já que o entorno do estádio não apresentou o resultado esperado (expectativa representada pela importância) e, ainda assim, obteve satisfação superior a da Cidade (que, por sua vez, não obteve ao menos nota 3 em nenhum dos atributos).

## *Capítulo 8*

---

### Conclusões e Recomendações

## 8 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O desenvolvimento deste trabalho teve como cerne o aprofundamento no conhecimento das condições necessárias para a criação de um bom espaço de circulação para cadeirantes. Trazendo, a partir disso, um procedimento aplicável em outros contextos, e uma proposta de atributos do ambiente de caminhada, considerando o grupo estudado. A experiência adquirida ao longo deste processo se mostrou engrandecedora, e acredita-se que os resultados trazidos podem contribuir para a melhor compreensão da qualidade de serviço para usuários de cadeira de rodas, além do maior entendimento sobre as dificuldades enfrentadas diariamente por este grupo.

É notório que os cadeirantes possuem características de deslocamento que devem ser consideradas a fim de se estabelecer a igualdade no acesso às atividades e oportunidades. Com base nas entrevistas realizadas, foi percebido o despreparo da Cidade do Rio de Janeiro no suprimento dos desejos destes indivíduos. Neste contexto, é possível justificar que a inserção da acessibilidade como pauta do processo de desenvolvimento urbano é ainda recente na maioria das cidades brasileiras. Mas, boas práticas internacionais mostram que algumas oportunidades podem alavancar melhorias neste sentido, sendo sediar megaeventos esportivos uma delas (possivelmente uma das mais importantes oportunidades).

Na Cidade do Rio de Janeiro, no entanto, se percebe que as intervenções relacionadas aos megaeventos são pontuais, não simbolizando um ganho substancial para a cidade em termos de infraestruturas e serviços acessíveis. Vale aqui destacar positivamente as mudanças que algumas modalidades de sistemas de transportes coletivos vêm sofrendo: De acordo com os entrevistados são melhorias interessantes, mas ainda não suficientes – pois os ônibus ainda apresentam limitações nos pontos de parada e veículos (da ordem de equipamentos e operação) e os trens, no geral, não possuem adaptações; o sistema de metrô é o que apresenta condições mais favoráveis.

Os locais onde as atividades dos megaeventos serão realizadas tendem a concentrar melhorias para atender as exigências das entidades responsáveis (FIFA, COI e IPC, no

caso da Copa do Mundo de Futebol e dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão). Tendo o estádio do Maracanã como estudo de caso, foi observado que mesmo com a reforma realizada não foi conseguido um padrão de excelência em acessibilidade. No entanto, comparativamente, apresenta condições melhores do que as observadas em outras (importantes) áreas da Cidade. Havendo melhorias nos aspectos negativos encontrados no entorno do estádio, pode-se gerar um legado no sentido de apresentar um padrão a ser utilizado em intervenções futuras.

Desta forma, poder-se-á pensar em uma cidade mais acessível, como é o desejo exposto pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (RIO DE JANEIRO, 2012). Ampliando o acesso à cultura, ao lazer, à educação, ao trabalho, auxiliando a promoção da justiça social e melhorando a qualidade de vida.

E como estratégias passíveis de serem utilizadas neste sentido, a adoção de um procedimento pautado na qualidade de serviço se mostra interessante (em complemento às práticas atualmente adotadas). Com base nos resultados e análises apresentados por esta dissertação, pode-se considerar que a percepção de todos atributos apresentados na proposta precisa ser melhorada na Cidade do Rio de Janeiro. Desta forma, recomendam-se intervenções nas variáveis relacionadas a cada um deles, podendo destacar para cada atributo<sup>41</sup>:

- **Acessibilidade:** O desenho de rotas acessíveis, livres de barreiras (fixas ou temporárias), com espaço para circulação. Buscando atenuar as condições topográficas (quando necessário), e sem desníveis longitudinais sem correção (rampas adequadas). As calçadas precisam ter revestimento que não gere trepidação, estar em bom estado de conservação, não devem ter inclinação transversal acentuada e possuir rampas adequadas de acesso. As travessias precisam ser adequadas e deve haver facilidade na orientação (sinalização);
- **Agradabilidade:** Conservação e limpeza são aspectos fundamentais, especialmente se considerar os riscos associados (quedas, contaminação). É preciso também que se estimule a circulação de pessoas e as áreas de convívio

---

<sup>41</sup> Variáveis com maior concordância dos especialistas.

social (o que pode se dar por meio do comércio local, da existência de áreas públicas como praças e passeios com bom policiamento e iluminação, e com áreas para descanso, prática de atividades em grupo etc);

- **Autonomia**: Neste atributo se ressalta a possibilidade de acesso, dada através da existência de rampas que possam ser facilmente utilizadas sem a necessidade de ajuda de outra pessoa. Para a passagem da cadeira de rodas é fundamental que exista esta adequação, uma vez que descer ou subir o meio fio (sem rampa) é inseguro e desconfortável (caso seja necessário carregar o cadeirante);
- **Conforto**: As rampas são componentes relevantes também para a percepção de conforto. Quando as mesmas não existem em determinado local, obrigam o cadeirante a ser carregado, a empinar a cadeira (na descida), ou a percorrer uma distância maior até encontrar uma e poder subir ou descer a calçada. Outro aspecto fundamental é a proteção do sol ou chuva. O deslocamento em cadeira de rodas tende a ser mais lento, e por isso, a exposição é maior. Levando em conta que, no caso de lesados medulares, dependendo da altura da lesão o indivíduo não transpira, o fato de ficar sob o sol por muito tempo pode ser, também, prejudicial a sua saúde;
- **Conveniência**: Para um ambiente ser considerado conveniente para o grupo é fundamental o traçado de rotas acessíveis, facilitando o deslocamento. Sobre este atributo cabe mencionar a contribuição do cadeirante K., que sugere a adoção de um espaço de circulação destinado ao cadeirante (que pode ser utilizado por todos os pedestres), sem barreiras e buracos, e no qual não se pode utilizar materiais (na pavimentação) que dificultem a passagem da cadeira de rodas: Uma espécie de ciclovia para a circulação de pedestres (sem o risco de conflito com bicicletas). Sua implantação e manutenção caberiam à prefeitura local, retirando do cidadão morador a responsabilidade por este trecho da calçada; possibilitando assim um padrão de qualidade melhor do que aquele encontrado nas calçadas atualmente;
- **Segurança de tráfego**: O fator mais importante neste atributo é a possibilidade de circulação no ambiente destinado aos pedestres. A existência de calçadas

transitáveis em cadeira de rodas, por mais óbvio que possa parecer, é uma necessidade nem sempre atendida. Deve haver mecanismos de controle da velocidade média e do respeito à sinalização nas travessias (com a aplicação de medidas punitivas previstas na legislação). As travessias devem ser adequadas (contando com guias rebaixadas alinhadas nos dois lados da pista e sem desnível entre o final da guia e o início do leito carroçável, e sinalização por semáforo e/ou faixa de pedestres);

- **Segurança urbana:** A sensação de segurança está relacionada ao policiamento e à iluminação do local. Portanto, deve-se pensar em formas de atender as demandas por policiamento pela cidade, reduzindo as taxas de assaltos e demais atitudes antissociais;
- **Segurança nas calçadas:** Para que não exista risco de queda, quebra da cadeira de rodas ou contaminação, as calçadas não devem possuir desníveis intransponíveis longitudinalmente, e deve haver manutenção.

De forma geral, todos os atributos passam pelo processo de planejamento do espaço, mas, em sua maioria, esbarram também no processo de criação de uma cultura inclusiva. Neste sentido, os cidadãos precisam estar conscientes de seus direitos e deveres e desempenhar corretamente o seu papel dentro de uma sociedade atilada, respeitando o espaço dos demais e tratando a diversidade com a naturalidade que a compete.

E para iniciar este processo de mudança, uma recomendação que se mostra relevante é a inclusão desta temática no cotidiano escolar. E, de forma mais incisiva, se mostra necessária a adoção de medidas punitivas para pessoas, empreendimentos e serviços que não cumprem o que é assegurado pela legislação (somado, logicamente, a atuação do poder público no sentido de melhorar a cidade no que lhe cabe).

É necessário avançar no desenvolvimento de políticas públicas voltadas às PcD. Sugere-se também a formação de Grupos de Trabalho (GT) capazes de aproximar a sociedade

civil dos principais debates, para a concepção de diretrizes que orientem o desenvolvimento urbano sustentável e também inclusivo.

De forma direcionada ao estádio do Maracanã, a avaliação de satisfação foi inferior para os atributos “segurança” e “autonomia”. Neste sentido, recomenda-se o desenho de rotas acessíveis, sem barreiras, com rampas com inclinações suaves, guias rebaixadas nos padrões exigidos pela legislação (disponíveis em: SMPD, 2013), travessias sinalizadas, e calçadas com espaço para circulação sem conflitos, além do provimento de policiamento, iluminação e estímulo ao convívio social.

Mudando o foco para o procedimento apresentado, nota-se, a partir da aplicação exploratória aqui realizada, que se trata de um método exequível e que possibilita a obtenção de resultados interessantes e úteis para o planejamento e gestão da cidade – uma vez que se pode buscar minimizar a diferença entre a expectativa da demanda com a sua satisfação. Entende-se que sua aplicação em um contexto com mais recursos (maior facilidade de acesso aos grupos estudados e equipe de trabalho dedicada à temática), como por exemplo, dentro das prefeituras e/ou secretarias, se pode conseguir resultados ricos e aplicáveis.

No caso dos cadeirantes este trabalho apresenta uma proposta de atributos e variáveis relacionadas, sobre as quais se pode intervir. Vislumbrando a possibilidade de aplicação do procedimento em outros contextos, se recomenda que no caso dos cadeirantes seja realizada a terceira etapa da coleta de dados primários (consultoria), uma vez que já foram obtidos os atributos principais. Havendo o interesse de refinar este resultado, sugere-se a realização de grupos de discussão (grupos focais). Caso se deseje considerar outras deficiências, é interessante que todas as etapas sejam realizadas, lembrando que os atributos aqui apresentados podem ser considerados na avaliação de sua aplicabilidade a um novo grupo alvo.

Os passos apresentados pelo método descrito visam aproximar o usuário das mudanças que desejam para a cidade, pensando-a de forma conjunta aos técnicos e especialistas da área.

Quanto aos atributos, considerando a revisão da literatura e as entrevistas em profundidade, chegou-se a proposta final de oito atributos da qualidade de serviço para cadeirantes, dos quais 3 são diferentes dimensões da segurança. Para eles foi apresentada uma definição que buscou abranger os aspectos mais importantes na opinião dos entrevistados. Foram propostos dois novos atributos que se mostraram relevantes tanto nas entrevistas em profundidade quanto no questionário de consultoria: A autonomia e a Segurança nas Calçadas. Acredita-se que ambos estão intimamente relacionados com o grupo estudado e devem ser considerados em trabalhos futuros. À autonomia é atribuído grande valor, pois no contexto dos cadeirantes é um pilar que sustenta a qualidade de vida.

Os atributos propostos foram considerados relevantes tanto na avaliação da Cidade, quanto do Maracanã. Aquele que obteve um menor grau de importância foi a conveniência (no entorno do estádio).

Ao longo do desenvolvimento desta dissertação algumas limitações foram encontradas. A escolha de um grupo considerado uma amostra rara trouxe o desafio de alcançar uma parcela (proporcionalmente) pequena da população. Inicialmente se planejou trabalhar com técnicas em grupo (grupo focal), mas foi encontrada grande dificuldade de conseguir reunir um grupo de cadeirantes disponíveis em um determinado local. Deve-se lembrar que é interessante que os participantes de um grupo focal não tenham laços de amizade, e esta restrição impossibilitou a realização desta atividade com grupos em instituições ou times de esporte adaptado. Apesar de se ter conseguido contatar um grupo mínimo de cadeirantes, as dificuldades para se conseguir um espaço acessível, e a falta de recursos para financiar o traslado foram determinantes na mudança do método pretendido. Optou-se então pela realização das entrevistas em profundidade, onde os pesquisadores foram ao encontro dos entrevistados. Este método, no entanto, se mostrou muito interessante, uma vez que torna possível aprofundar a discussão, e possibilita também a diversidade nas características dos entrevistados.

Outra dificuldade parecida foi encontrada para a realização da consultoria. Inicialmente pensava-se em acompanhar um pequeno grupo de cadeirantes no entorno do Maracanã. Frente as dificuldades encontradas optou-se pela aplicação de um questionário *online*

para cadeirantes que visitaram o local após as últimas obras sofridas. Novamente a mudança no método utilizado trouxe resultados interessantes, pois permitiu a comparação entre aqueles que visitaram durante a Copa das Confederações e os que visitaram em outros momentos. Permitiu também que os resultados do questionário aplicado na pesquisa de campo exploratória fossem comparados ao resultado obtido com a consultoria.

Por fim, recomenda-se a ampliação do debate aqui iniciado com grupos de discussões, desenvolvendo o tema com os indivíduos que o vivenciam diariamente. Para outras deficiências, considera-se interessante a aplicação do procedimento desenvolvido, refinando os atributos e desenvolvendo a listagem de quais podem ser utilizados com outros grupos alvo. E, como tema correlato a ser desenvolvido, indica-se o estudo da hospitalidade urbana para cadeirantes (e PcD de forma ampla) na Cidade do Rio de Janeiro.

O estímulo ao debate interdisciplinar no ambiente acadêmico deve ser também destacado. Considerando as linhas de pesquisa existentes sobre PcD, mostra-se interessante buscar conhecer suas faces complementares, visando uma atuação conjunta com a finalidade de melhorar as condições de acessibilidade. Por meio deste tipo de iniciativa, perseguir-se-á a consolidação do conhecimento na área, e sua real aplicação, melhorando a qualidade de vida da população com deficiência, aumentando seus níveis de autonomia e a sua felicidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT (2004) *NBR 9050 – Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos*. Associação Brasileira de Normas Técnicas. 2ª ed. 97 p.
- ABNT (2005) *NBR 14021 – Transporte – Acessibilidade no Sistema de Trem Urbano ou Metropolitano*. Associação Brasileira de Normas Técnicas. 2ª ed. 39 p.
- ABNT(2006) *NBR 14022 – Acessibilidade em Veículos de Características Urbanas para Transporte Coletivo de Passageiros*. Associação Brasileira de Normas Técnicas. 2ª ed. 17p.
- ABREU, M. de A., 1997, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio, 147p.
- ACKER, V. V., MOKHTARIAN, P. L., WILTOLOX, F., 2011, *Going soft: on how subjective variables explains modal choices for leisure travel*. *EJTIR*, p.115-146.
- AGUIAR, F. de O., 2010, *Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres com Restrições de Mobilidade*. Tese D. Sc., Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Paulo, Brasil.
- BERTO, C. D., BARRETO, D. B. M., 2011, “Pessoas com lesão medular traumática: as alterações biopsicossociais e as expectativas vividas”. *Unoesc & Ciência – ACHS, Joaçaba*, vol. 2, nº 2, p. 174 – 183.
- BIANCHI, I. M., 2011, *A Microacessibilidade em Vias Urbanas Estruturais: O Caso da 3ª Perimetral de Porto Alegre*. Dissertação de M. Sc., PROPUR – UFRGS/ Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano e Regional, Porto Alegre, RS, Brasil.
- BISOL, C. A., 2012, “Estratégias de pesquisa em contextos de diversidade cultural: entrevistas de listagem livre, entrevistas com informantes-chave e grupos focais”. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, vol. 9, supl. 1, Campinas.
- BRASIL, 2001, *DECRETO Nº 3.956 DE 8 DE OUTUBRO DE 2001*. Brasília
- BRASIL, 2004, *DECRETO Nº 5.296 DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004*. Brasília.
- BRASIL, 2004, *Legislação Brasileira sobre Pessoas Portadoras de Deficiência*. 5ª Ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara: 2009. 415 p.
- BRASIL, s/d, *Viver sem Limites: Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência*. Brasília, 44p.
- BRASIL, MINISTÉRIO DO TURISMO, 2014, *Cartilha Programa Turismo Acessível – 1ª Edição*. Brasília: Ministério do Turismo, 44 p.
- BROMLEY, R. D. F., M, MATTHEWS D. L., THOMAS, C. J., 2007, “City Centre Accessibility for Wheelchair Users: The Consumer Perspective and the Planning Implications”. *Cities*, Vol. 24, No 3, p 229-241.
- BUHALIS, D. AMBROSE, I., DARCY, S., 2012, *BEST PRACTICE IN ACCESSIBLE TOURISM: Inclusion, Disability, Ageing Population and Tourism*. Channel View Publications.

CAMPOS, A. M., 2006, *A família no processo de construção da autonomia da pessoa com deficiência. Monografia de pós-graduação lato sensu*. Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro, RJ, 51 p.

CARDOSO, B. C., 2012, *Um procedimento para a transferência modal do usuário do ônibus para o trem*. Tese de D. Sc., Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Engenharia de Transportes. Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

CARDOSO, B. C., 2006, *Qualidade de Serviço no setor de transportes sob a ótica da Teoria de Topoi*. Dissertação de M. Sc., Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Engenharia de Transportes, Rio de Janeiro, Brasil.

CARRENO, M., WILLIS, A., STRADLING, S., 2002, “Quality of service for pedestrians: closing the gaps in knowledge”. *Traffic and Transportation Studies*. p. 326-333.

CASTRO, I. E. de, GOMES, P. C. C., CORRÊA, R. L., 2006, *Geografia: Conceitos e temas*. 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

COHEN, R., DUARTE, C. R. S., BRASILEIRO, A., 2009, “Inclusion and Accessibility of Persons with Disability in Brazil: Senses and Sensations in the Access to Patrimonial Historical Museums in the State of Rio de Janeiro”. *The International Journal of the Inclusive Museum*, v. 2, p. 65-83, 2009.

COHEN, R., 2008, “Estratégias para a Promoção dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência”. In: *Seminário Direitos Humanos no Século XXI*, Rio de Janeiro. Brasília: IPRI, 1998.

COHEN, R. (2006) *Cidade, Corpo e Deficiência: Percursos e Discursos possíveis na experiência Urbana*. Tese de D. Sc. Instituto de Psicologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

COSENZA, I. F., RESENDE, A. P. C., 2006, “A cidade e as pessoas com deficiência: Barreiras e caminhos”. *Sociedade e natureza*, Uberlândia, vol. 18, nº 35, p. 23-34.

CURI, M., KNIJNIK, J., MASCARENHAS, G., 2011, “The Panamerican Games in Rio de Janeiro 2007: Consequences of a Sport mega-eventson a BRIC country”. *Institutional Review for Sociology of Sport*, pp. 1-17.

DELL’OLIO, L., IBEAS, A., CECIN, P. , 2011, “The quality service desired by public transport users”. *Transport Policy*, vol.18, p. 217-227.

DIAS, B. C. D., 2008, *Inclusão de pessoas portadoras de deficiência: Um tipo de responsabilidade social*. Dissertação de M. Sc.. Universidade Católica de Rio Grande do Sul, Programa de Mestrado em Ciências Sociais Organização e Sociedade, Porto Alegre, Brasil.

DUARTE, C. R., COHEN, R., 2004, “Afeto e Lugar: A Construção de uma Experiência Afetiva por Pessoas com Dificuldade de Locomoção”. In: *Anais do Seminário Acessibilidade no Cotidiano*. Versão CD. Rio de Janeiro.

EWING, R., HANDY, S., 2009, “Measuring the Unmeasuring: Urban Design Qualities Related to Walkability”. *Journal of Urban Design*, vol. 14, nº 1, p. 65-84.

FERREIRA, M. A. G.; SANCHES, S. P., 2012, “Avaliação da Qualidade dos Espaços de Circulação Urbana: A opinião de dois grupos de cadeirantes”. In: *XVII PANAM Congreso Panamericano de Ingenieria de Tránsito, Transporte y Logística*, Santiago, Chile. Vol. 1.

FERREIRA, M. A. G., SANCHES, S. P., 2001, “Índice de qualidade das calçadas – IQC”. *Revista dos Transportes Públicos*, ANTP, Ano 23, 2º semestre.

FETRANSPOR, 2009, *Relatório Fetranspor – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros RJ*. Nº950. Rio de Janeiro, RJ.

FONSECA, M. P. S. , 2008, *Apostila da disciplina Educação Física Adaptada*. EEFD /UFRJ, Rio de Janeiro.

FONTES LIMA, O. F., 1995, *Qualidade em Serviços de Transportes: Conceituação e procedimento para diagnóstico*. Tese de D. Sc.. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Departamento de Engenharia de Transportes. São Paulo, SP, Brasil.

GALVÃO, M. T. G., PAIVA, S. S., 2011, “Vivências para o enfrentamento do HIV entre mulheres infectadas pelo vírus”. *Revista Brasileira de Enfermagem*, vol. 64, nº 6, Brasília.

GIMENES, L. U., 2005, “Estação Intermodal como Gerador de Centralidades Metropolitanas: O Nó Metroferroviário da Luz”. *1º Concurso de Monografias CBTU: A Cidade nos Trilhos*, 2005.

GOMES, G. A. O., REIS, R. S., PARRA, D. C., RIBEIRO, I., HINO, A. A. F., HALLAL, P. C., MALTAS, D. C., BROWNSON, R. C., 2011, “Walking for leisure among adults from three Brazilian cities and its association with perceived environment attributes and personal factors”. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. v. 8, p. 111.

GORGATTI, M. G; COSTA, R.F., 2005, *Atividade Física Adaptada*. Barueri, SP, Manole.

GRINOVER, L., 2006, “A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade”. *Revista Hospitalidade*. São Paulo, ano III, n. 2, p. 29-50.

GUO, Z., LOO, B. P. Y., 2013, “Pedestrian environment and route choice: evidence from New York City and Hong Kong”. *Journal of Transport Geography*, vol. 28, p. 124-136.

HALLAL, P. C., REIS, R. S., PARRA, D. C., HOEHNER, C., BROWNSON, R. C., SIMÕES, E. J., 2010, “Association Between Perceived Environmental Attributes and Physical Activity Among Adults in Recife, Brazil”. *Journal of Physical Activity and Health*. v. 7 n. 2, p. S213-S222

HOUSE OF LORDS SELECTED COMMITTEE ON OLYMPIC AND PARALYMPIC LEGACY, 2013, *Keeping the flame alive: the Olympic and Paralympic Legacy*. London: The Stationery Office Limited, 113 p.

HUMPEL (a), N., MARSHALL, A. L., LESLIE, E., BAUMAN, A., OWEN, N., 2004, “Changes in Neighborhood Walking Are Related to Changes in Perceptions of Environmental Attributes”. *Annals of Behavioral Medicine: Environment and Walking*. v. 27 n. 1.

HUMPEL (b), N., OWEN, N., IVERSON, D., LESLIE, E., BAUMAN, A., 2004, “Perceived Environment Attributes, Residential Location, and Walking for Particular Purposes”. *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 26, nº2, p. 119-125.

INTERNATIONAL PARALIMPIC COMMITTEE ,2013, Accessibility Guide –An Inclusive Approach to the Olympic & Paralympic games. 2<sup>nd</sup> edition, Bonn, Germany.

KELLY, C.E., TIGHT, M. R., HODGSON F.C., PAGE, M.W., 2011, “A comparison of three methods for assessing the walkability of the pedestrian environment”. *Journal of Transport Geography*, v. 19, n. 6, p. 1500–1508

KEPPE JUNIOR, C. G., 2008, “Formulação de um indicador de acessibilidade das calçadas e travessias”. *Pós*, Vol. 15, nº 24, p. 144-161.

KIRTLAND, K. A., PORTER, D. E., ADDY, C. L., NEET, M. J., WILLIAMS, J. E., SHARPE, P. A., NEFF, L. J., KIMSEY, C. D., AINSWORTH, B. E., 2003, “Environmental measures of physical activity supports: perception versus reality”. *American Journal of Preventive Medicine*. v. 24, p. 323–31

KWAN, M., WEBER, J., 2008, “Scale and accessibility: Implications for the analysis of land use-travel interaction”. *Applied Geography*, vol. 28, p. 110-123.

LAPIERRE, J., FILIATRAULT, P., PERRIEN, J., 1996, “*Research on service quality evaluation: evolution and methodological issues*”. *Journal of Retailing and Consumer Services*, Vol. 3, nº 2, p. 91-98.

LEE, C., MOUDON, A. V., 2006, “The 3Ds + R: Quantifying land use and urban form correlates of walking”. *Transportation Research Part D* 11, p. 204-205.

LEFEBVRE, 1968, *O Direito a Cidade*. 5ª Ed. São Paulo, Centauro, 2008, p. 105-118.

LESLIE, E., SAELENS, B., FRANK, L., OWEN, N., BAUMAN, A., COFFEE, N., HUGO, G., 2005, “Residents’ perceptions of walkability attributes in objectively different neighbourhoods: a pilot study”. *Health & Place*. v. 11, p. 227–236.

LONDON EAST RESEARCH INSTITUTE, 2007, *A lasting legacy for London? Assessing the legacy of the Olympic Games and Paralympic Games*. University of East London, London, England.

LONDOÑO, F. A. R., HERZ, M., 2012, “Nível de serviço peatonal em ruas urbanas. Influência de La percepção de segurança e conforto”. In: *XXVI ANPET – Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes*, Joinville, out.

LOPES, K. A. T., CARDOSO, M. D. da S., GAMA, R. M., PINTO, S. S., CAETANO, R., 2011, “Resgate da autonomia de pessoa com deficiência física por meio do acesso à informática possibilitada pela utilização de um mouse ocular”. *Revista hugv – Revista do Hospital Universitário Getúlio Vargas*, vol. 10, n. 1-2, pp. 13-24.

LOPES, M. J., 2005, “Os clientes e os enfermeiros: Construção de uma relação”. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, vol. 39, nº 2, São Paulo.

MCDANIEL, C.; GATES, R., 2003, *Pesquisa de Marketing*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning.

MAGALHÃES, A. C. de, PEREIRA, D. S. A., JARDIM, D. M.B., CAILLAUX, M., SALES, V. B. L., 2013, “Vivência da mulher na escolha do Método de Ovulação Billings”. *Revista Brasileira de Enfermagem*, vol. 66, nº 4, Brasília.

- MAGHELAL, P. K., CAPP, C.J., 2011, “Walkability: A Review of Existing Pedestrian Indices”. In.: *URISA Journal*, Vol. 23, Nº 2, p. 5-17.
- MAIA, C. S., FREITAS, D. R. C. de, GUILHEM, D., AZEVEDO, A. F., 2011, “Percepções sobre qualidade de serviços que atendem à saúde da mulher”. *Ciência & Saúde Coletiva*, vol. 16, nº 5, Rio de Janeiro.
- MALHOTRA, N. (2006) *Pesquisa de marketing: uma orientação aplicada*. Tradução Laura Bocco. 4ª ed. Porto Alegre: Brookman.
- MARQUES, E. S., COTTA, R. M. M., ARAÚJO, R. M. A., 2009, “Representações sociais de mulheres que amamentam sobre a amamentação e o uso de chupeta”. *Revista Brasileira de Enfermagem*, vol. 62, nº 4, Brasília.
- MARTÍNEZ, J. A., MARTÍNEZ, L., 2010, “Some insights on conceptualization and measuring service quality”. *Journal of Retailing and Consumer Services*. Vol. 17, p. 29-42.
- MAZO, J. Z., ROLIN, L. H., DACOSTA, L. P., 2008, “Em Busca de uma Definição de Legado na Perspectiva de Megaeventos Olímpicos”. In: DACOSTA, L., CORRÊA, D., RIZZUTI, E., VILLANO, B., MARAGAYA, A. (Org.). *Legado de Megaeventos Esportivos*. Brasília: Ministério do Esporte, 2008. p. 201-209.
- MELLO, A. C. V., 2012, *Mobilidade a Pé e Ambiente Urbano Favorável ao Pedestre: Condicionantes, Conceitos e Práticas de Projeto Urbano*. Dissertação de M. Sc., Escola Politécnica – UFRJ / Programa de Engenharia Urbana, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- MINISTÉRIO DO ESPORTE, 2008, *Legados de Megaeventos Esportivos*. Brasília, 610 p.
- MONTEMURRO, G. R., BERRY, T. R., SPENCE, J. C., NYKIFORUK, C., BLANCHARD, C., CUTUMISU, N., 2011, “Walkable by Willpower”: Resident perceptions of neighbourhood environments”. *Health & Place*, vol. 12, p. 895-901.
- MORAES, P. A., BERTOLOZZI, M. R., HINO, P., 2011, “Percepções sobre a necessidade de saúde na Atenção Básica segundo usuários de um serviço de saúde”. *Revista Brasileira de Enfermagem da USP*, vol. 45, nº 1, São Paulo.
- MORENO DELGADO, J. P. ; NASCIMENTO, K. A. S.; BAGGI, M. S., 2007, “Avaliação da Microacessibilidade e Mobilidade do pedestre e das pessoas com necessidades especiais num Terminal de Transporte Urbano”. In: *XIV CLATPU - Congresso Latinoamericano de Transporte Público Urbano*, Rio de Janeiro: ANPET - COPPE / UFRJ, 2007.
- MURALHA, M., 1990, *Contribuição para a Análise do Desempenho do Sistema de Transporte de Passageiros por Ônibus*. Dissertação de M.Sc. COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- NEVES, J. M. J., PEREIRA, L. F., PORTUGAL, L. S., 2013, “Identificação e análise de atributos para compor a Qualidade de Serviço para Pedestres”. In: *XXVII ANPET – Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes*, Belém, Nov. 2013.
- NZ TRANSPORT AGENCY, 2009, *Pedestrian planning and design guide*. New Zealand Government, New Zealand.

- OLIVEIRA-CARDOSO, E. A. de, SANTOS, M. A. dos, MASTROPIETRO, A. P., VOLTARELLI, J. C., 2010, “Bone Marrow Donation from the Perspective of Sibling Donors”. *Revista Latino-Americana de Enfermagem*, vol. 18, nº 5, Ribeirão Preto.
- OLIVEIRA, R. M., FACINA, P. C. B. R., SIQUEIRA JÚNIOR, A. C., 2012, “A realidade do Viver com esquizofrenia”. *Revista Brasileira de Enfermagem*, vol. 65, nº2, Brasília.
- OMS, 2011, *Relatório mundial sobre a deficiência*. World Health Organization, The World Bank; Tradução Lexius Serviços Linguísticos, São Paulo, 334 p.
- OWEN, N., LESLIE, E., BAUMAN, A., 2004, “Understanding Environmental Influences on Walking”. *American Journal of Preventive Medicine*. v. 27. n.1. p:67-76.
- PACIONE, M., 2001, *Urban Geograph: A Global Perspective*. 3ª Ed. USA & Canada: Routledge, 2009. 703 p.
- PARRA, D. C., HOEHNER, C. M., HALLAL, P. C., RIBEIRO, I. C., REIS, R., BROWNSON, R. C., PRATT, M., SIMÕES, E. J., 2011, “Perceived environmental correlates of physical activity for leisure and transportation in Curitiba, Brazil”. *Preventive Medicine*. v. 52. p: 234–238.
- PEREIRA, L. F., NEVES, J. M. J.; FERNANDES, V. A.; PORTUGAL, L. S., 2012, “Acessibilidade e Inclusão na Cidade Olímpica do Rio de Janeiro”. In: *X Rio de Transportes*, 2012, Rio de Janeiro. PET/UFRJ, 2012.
- PEREIRA, L. F., 2011, *Sistema Ferroviário e Polos Geradores de Viagens: Implicações na Centralidade Local*. Monografia do curso de Geografia – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.
- PINTO, C. R. S., 2012, *Análise da mobilidade de transporte por parte da pessoa com deficiência física (PcD): Um estudo de caso na RMRJ*. Dissertação de M. Sc., Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Engenharia de Transportes, Rio de Janeiro, Brasil.
- PORTO ALEGRE, 2010, *Cartilha de acessibilidade arquitetônica e urbanística. Município Legal é Município Acessível*. Porto alegre, Brasil.
- PORTUGAL, L.S., GOLDNER, L. G., 2003, *Estudo de Pólos Geradores de Tráfego e de seus Impactos nos Sistemas Viários e de Transportes*. Rio de Janeiro, Editora Edgard Blucher.
- PORTUGAL, L. S., CARDOSO, B. C., DÍAZ, M. J. F., NEVEZ, J. M. J., PEREIRA, L. F., CLEMENTE, N. E., JACOBY, G., ALMEIDA, G. M. de, GALHARDO, L. C., ALBUQUERQUE, M. S. de, 2014, *Análise e indicação de estratégias promotoras da mobilidade sustentável em Jogos no estádio do Maracanã*. Relatório Técnico-científico semestral. In: Copa do Mundo Fifa 2014, CNPq.
- RAEDER, S., 2008, “Desenvolvimento Urbano em Sedes de Megaeventos Esportivos”. In: DACOSTA, L., CORRÊA, D., RIZZUTI, E., VILLANO, B., MARAGAYA, A. (Org.). *Legado de Megaeventos Esportivos*. Brasília: Ministério do Esporte, 2008. p. 201-209.
- RIO2016™, 2013, *Caderno de Diretrizes Técnicas de Acessibilidade*. Versão 2, Rio de Janeiro.
- RIO DE JANEIRO (2012) *Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro: Pós 2016 O Rio mais integrado e competitivo – 2013-2016*. Disponível em: <http://200.141.78.79/dlstatic/10112/2753734/DLFE241955.pdf/Planejamentoestrategico2.0.1.3.2.0.1.6..pdf> Acesso em: 14 de outubro de 2012.

SANCHES, S. P.; FERREIRA, M.A.G, 2010, “Quantifying the neighbourhood environment quality for walking”. In: *12th WCTR*, July 11-15. Lisbon, Portugal.

SASSAKI, R. K., 2009, “Inclusão: Acessibilidade no lazer, trabalho e educação”. *Revista Nacional de Reabilitação (Reação)*, p. 10-16, São Paulo, Ano XII, mar./abr.

SCHRADER, G., PALAGI, S., PADILHA, M. A. S., NOGUEZ, P. T., THOFEHRN, M., PAI, D. D., 2012, “Trabalho na Unidade Básica de Saúde: implicações para a qualidade de vida dos enfermeiros”. *Revista Brasileira de Enfermagem*, vol. 65, nº 2, Brasília.

SILVA, D. M. G. V. da, HEGADORES, K., LASIUK, G., 2012, “The perspective of Brazilian homemakers concerning living with type 2 diabetes mellitus”. *Revista Latino-Americana de Enfermagem*, vol. 20, nº 3, Ribeirão Preto.

SILVA, M. C. L. S. R., MOULES, N. J., SILVA, L., BOUSSO, R. S., 2013, “The 15-minute interview: a Family health strategy tool”. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, vol. 47, nº3, São Paulo.

SMPD – SECRETARIA MUNICIPAL DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA, 2013, *Material de Apoio para Vitorias de Acessibilidade*. Apostila de Capacitação Grupo de Apoio, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 17 e 18 de Junho de 2013, 33 p.

SOUZA, J. de, JÚNIOR, W. M., 2010, “Os “Legados” dos Megaeventos Esportivos no Brasil: Algumas Notas e Reflexões”. *Motrivivência*, Ano XXII, nº 34, pp. 245-256.

SOUZA, M. L., 2006, *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. 4ª edição. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 506 p.

STRADLING, S. G., ANABLE, J., CARRENO, M., 2007, “Performance, importance and user disgruntlement: A six-step method for measuring satisfactions with travel modes”. *Transportation Research, Part A*, Vol. 41, p. 98-106.

TAYLOR, Z., JÓZEFOWICZ, I., 2012, “Intra-urban Daily Mobility of Disabled People for Recreational and Leisure Purposes”. *Journal of Transport Geography*, doi: 10.1016/j.trangeo.2011.12.008.

THEODORAKIS, N. D., ALEXANDRIS, K., TSIGILIS, N., KARVOUNIS S., 2013, “Predicting spectators’s behavioural intentions in professional football: The role of satisfaction and service quality”. *Sport Management Review*, vol. 16, p. 85-96.

TRB TRANSPORTATION RESEARCH BOARD, 2000, *Highway Capacity Manual*. Wasignton, D.C..

TRB TRANSPORTATION RESEARCH BOARD, 2003, *Transit Capacity and Quality of Service Manual– 2<sup>nd</sup> Edition*. Transit Cooperative Research Program (TCPR). Wasignton, D.C.. Part 3 – Quality of Service, p. 3-i – 3-94.

TRB TRANSPORTATION RESEARCH BOARD, 2010, *Highway Capacity Manual*. Wasignton, D.C..

VASCONCELLOS, E. A., 2001, *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo, Annablume, 218 p.

VASCONCELLOS, 1999, *Circular é Preciso, Viver não é Preciso: A História do Trânsito na Cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume, 2009.

VASCONCELLOS, E. A., 1996, *Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento*. 4ª Ed, São Paulo: Annablume, 2000. 276 p.

VESPUCCI, K. M., 2013, *Impacto dos Shoppings Centers sobre os padrões individuais de atividades e viagens*. Tese de D. Sc., USP, São Paulo, SP, Brasil.

VILLANO, B., TERRA, R., 2008, “Definindo a Temática de Legado de Megaeventos Esportivos”. In: DACOSTA, L., CORRÊA, D., RIZZUTI, E., VILLANO, B., MARAGAYA, A. (Org.). *Legado de Megaeventos Esportivos*. Brasília: Ministério do Esporte, 2008. p. 103-105.

WEE, B. V., 2011, “Evaluating the impact of land use on travel behavior: the environment versus accessibility”. *Journal of Transport Geography*, doi:10.1016/j.jtrangeo.2011.05.011

#### SITES CONSULTADOS:

ANDEF. Disponível em: <http://www.undef.org.br/noticias/noticias82.php>. Acesso em 15 de maio de 2012.

BRASIL, 2013, *Lei Complementar nº 158, de 26 de Dezembro de 2013*. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/2fdeef5ee46db1888325798200760228?OpenDocument>. Acesso em: 02 de janeiro de 2014.

FERREIRA E SANCHES, 2005, “Rotas acessíveis: Formulação de um índice de acessibilidade das calçadas”. Disponível em: [http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/antp\\_15congr/pdf/TD-075.pdf](http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/antp_15congr/pdf/TD-075.pdf). Acesso em: 15 de junho de 2013.

IBGE (2010) *Censo Demográfico*. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/en/>. Acesso em 27 de abril de 2013.

IPP, 2010. Disponível em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br> Acesso em 20 de agosto 2012.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (2007) *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana 1*. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno01.pdf>. Acesso em: 04 de junho de 2012.

PORTAL 2014. Disponível em: <http://www.portal2014.org.br/andamento-obras/14/Estadio+do+Maracana.html>. Acesso em 12 de janeiro de 2014.

PORTAL 2014. Disponível em: <http://www.portal2014.org.br/noticias/12719/CUSTO+DAS+OBRAS+DA+COPA+TEM+AU+MENTO+DE+ATE+166+CONFIRA+A+LISTA.html> Acesso em 12 de janeiro de 2014.

SEOBRAS. Disponível em: <http://pt.slideshare.net/fimdejogo/apresentao-do-projeto-de-urbanizacao-do-entorno-do-maracan> Acesso em 12 de janeiro de 2014.

SMTR. Disponível em: [http://www0.rio.rj.gov.br/smtr/smtr/onibus\\_adaptados.htm](http://www0.rio.rj.gov.br/smtr/smtr/onibus_adaptados.htm). Acesso em 15 de maio de 2012.

## APÊNDICE A – DEFICIÊNCIAS CONSIDERADAS

As deficiências abordadas neste item se restringirão, conforme mencionado, as Deficiências Físicas (DF) que acarretam na necessidade do uso de cadeira de rodas. Inicialmente é importante clarificar que as DF podem ter sua origem antes, durante e após o parto, e podem ser fruto de fatores ortopédicos, neurológicos, de má formação congênita ou ser uma condição adquirida ao longo da vida. O quadro 1 apresenta as causas que FONSECA (2008) relaciona em seu trabalho.

**Quadro A.1:** Causas de DF

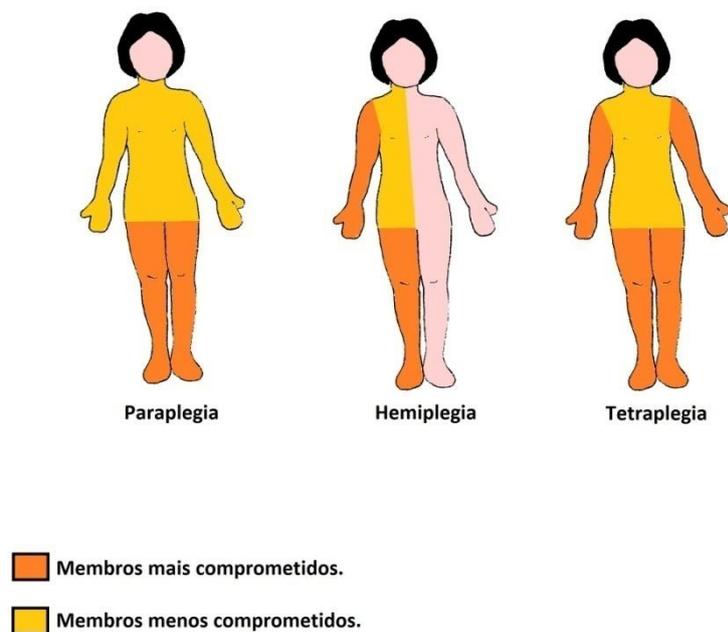
Pré-Natal:	Perinatal:	Pós-Natal:
Tentativa de aborto	Traumatismo durante o parto	Desnutrição e desidratação grave
Má formação congênita	Anestesia em excesso	Violência urbana
Patologias (sífilis, toxoplasmose, diábetes, rubéola, meningite)	Uso de Fórceps	Acidente Vascular Cerebral (AVC), aneurisma ou tumor cerebral
Intoxicação	Prematuridade	Alterações circulatórias
Efeitos colaterais de medicamentos	Falta de oxigênio (Anoxia), Pouco oxigênio (Hipóxia)	Traumas (mergulho em águas rasas, acidentes no trânsito, desportivos e no trabalho, dentre outros)
Exposição à radiação		Infecções
Problemas genéticos		Processos degenerativos
Desnutrição		Hemofilia
Traumatismo durante a gestação		Distúrbios metabólicos
		Alterações biomecânicas

Fonte: Fonseca (2008).

CAMPOS *et al* (2008) aponta que no Brasil as causas pós natais são as de maior ocorrência, tendo forte relação com a experiência social, ressaltando a violência urbana, os acidentes de trânsito e as quedas (acidentes domésticos e mergulho em água rasa principalmente).

Na classificação das DF, para especificar o segmento comprometido são utilizados os prefixos: Tetra (pernas e braços na mesma condição), Tri (Três membros afetados – casos mais raros), para (Membros Inferiores com maior comprometimento), Di (Membros Superiores com mais comprometidos), Mono (apenas um membro

comprometido) e Hemi (um lado do corpo afetado). E no que tange a capacidade de mobilidade ou sensibilidade são utilizados os sufixos: paresia (quando há resquício de movimento) e plegia (quando não há movimento). Desta forma um indivíduo considerado Tetraparésio, por exemplo, possui os membros superiores e inferiores igualmente comprometidos, mas apresenta algum resquício de movimento e sensibilidade nos mesmos.

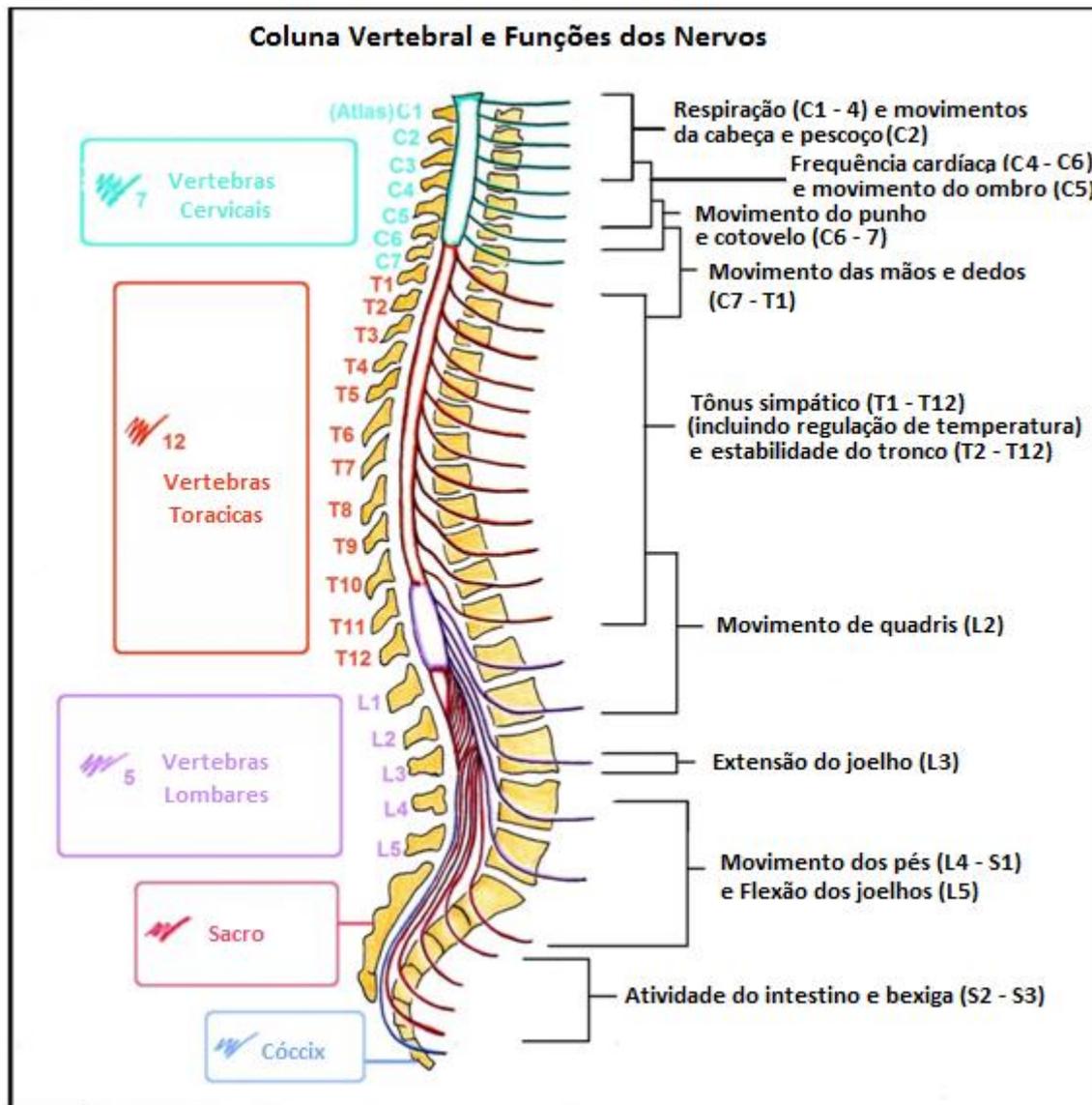


**Figura A.1:** Sensibilidade e níveis de comprometimento

Dentre as deficiências físicas existentes, algumas são consideradas principais, e serão aqui pormenorizadas. SALLES (2011, *apud* PEREIRA *et al*, 2013) lista a Lesão Medular (LM) – fruto de causas pós-natais; a mielomeningocele (forma mais grave de Espinha Bífida) – causas pré-natais; as amputações – causas pré ou pós natais; sequelas de poliomielite – causa pós-natal; e a encefalopatia crônica não progressiva (popularmente conhecida como *Paralisia Cerebral*) – da qual as causas principais são peri-natais.

A Lesão Medular (LM) é considerada um dos quadros mais graves que atingem a capacidade motora do indivíduo. Também designada *Traumatismo Raquimedular* (TRM) refere-se às lesões na coluna (seja na porção óssea, ligamentar, medular, discal,

vascular ou radicular) que tem a característica de afetar as funções motoras, sensíveis e orgânicas, podendo ter consequências irreversíveis. CITADINI *et al* (2003) sinaliza que a *American Spinal Injury Association* (ASIA) define esta deficiência como “uma diminuição ou perda da função motora e/ou sensória e /ou anatômica, podendo ser uma lesão total ou parcial, devido ao trauma dos elementos neurais dentro do canal vertebral” (CITADINI *et al*, 2003, p. 3). É importante explicar que a medula espinhal é uma estrutura que se encontra “protegida” dentro da coluna vertebral, se estende como continuação do bulbo desde o atlas (primeira vertebra cervical) até a segunda vértebra lombar, é responsável por conduzir os impulsos nervosos e é o centro nervoso de atos involuntários. Este importante componente do Sistema Nervoso Central (SNC) relaciona-se com a parte externa a coluna vertebral através das aberturas existentes entre as vértebras (forames) por onde saem os nervos espinhais (BERTO e BARRETO, 2011; CAMPOS *et al*, 2008; FONSECA, 2008; DIEHL, 2006). Seguindo o acima exposto, pode-se afirmar que o comprometimento decorrente da lesão é maior quanto mais próximo ao início da medular o trauma ocorrer, pois abaixo da lesão todos os membros que deveriam ser inervados pela medula, não recebem mais a transmissão de sinais nervosos, ou os recebem de forma parcial (no caso de paresias, por exemplo).



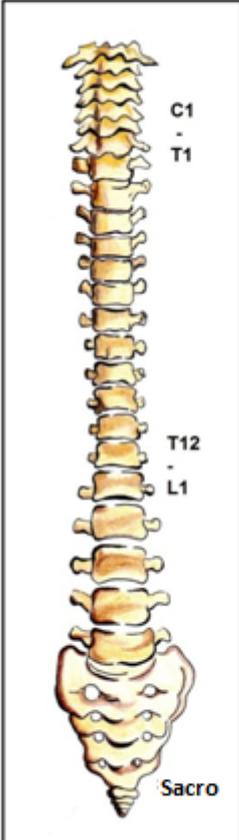
**Figura A2:** Estrutura medular

Fonte: Pereira *et al*, 2013, traduzido.

As mensagens recebidas pelo corpo são enviadas para a medula espinal, encéfalo (conjunto de órgãos nervosos localizados no crânio: Cérebro, Cerebelo, Protuberância e Bulbo) pelas Fibras aferentes ou sensitivas. Enquanto que o caminho oposto é realizado pelas Fibras eferentes ou motoras; ambas constituintes da rede neural do Sistema Nervoso Periférico (SNP) – rede ramificada de nervos (FONSECA, 2008; SPENCE, 1991).

Considerando o exposto, o nível, o grau e o tempo de lesão corresponderão às sequelas e as limitações que passarão a ser enfrentadas pelo lesionado. MENDES (2007 *apud* BERTO e BARRETO, 2011) sinaliza que lesões nos níveis torácico, lombar ou sacral

acarretam paraplegias, enquanto traumas no nível da coluna cervical tetraplegia (membros superiores, inferiores e tronco). A Figura A.3 apresenta de maneira mais detalhada as consequências decorrentes de lesões medulares.



Nível da lesão		Alguns efeitos
Cervical	C1 - C5	Paralisia dos músculos usados na respiração e todos os músculos dos membros superiores e inferiores.
	C5 - C6	Pernas paralisadas com ligeira capacidade de flexão de membros superiores.
	C6 - C7	Paralisia dos membros inferiores e parte do punho e mãos.
	C8 - T1	Paralisia dos membros inferiores e tronco. Mãos paralisadas.
Torácica	T2 - T4	Paralisia dos membros inferiores e tronco. Perda de sensibilidade abaixo dos mamilos.
	T5 - T6	Paralisia dos membros inferiores e tronco. Perda de sensibilidade abaixo da caixa torácica.
	T9 - T11	Pernas paralisadas e perda de sensibilidade abaixo do umbigo.
Lombar	T12 - L1	Paralisia e perda de sensibilidade abaixo da virilha.
	L2 - L5	Diferentes padrões de fraqueza dos membros inferiores.
Sacral	S1 - S2	
	S3 - S5	Perda do controle da bexiga e intestino.

**Figura A.3:** Lesões medulares e suas consequências

Fonte: Pereira *et al*, 2013, traduzido.

São listadas por FONSECA (2008) as seguintes consequências principais: “paralisia muscular, perda de sensibilidade abaixo da lesão, perda da vascularização e inervação local, perda do controle sobre os estímulos de pressão e impacto, ulcerações, osteoporose, distúrbios circulatórios, falta de controle de esfíncteres, disfunção intestinal, urinária e sexual e paresias ou plegias.”.

A frequência deste tipo de lesão é elevada, pois é frequentemente adquirida em acidentes de trânsito (que aumentaram substancialmente nas últimas décadas), quedas e ferimentos por arma de fogo (quadro que também vem se tornando corriqueiro na maioria das grandes cidades brasileiras) (UMPHERED e SCHNEIDER, 1994 *apud* CITADINI *et al*, 2003). E as consequências desses eventos geram profundas mudanças

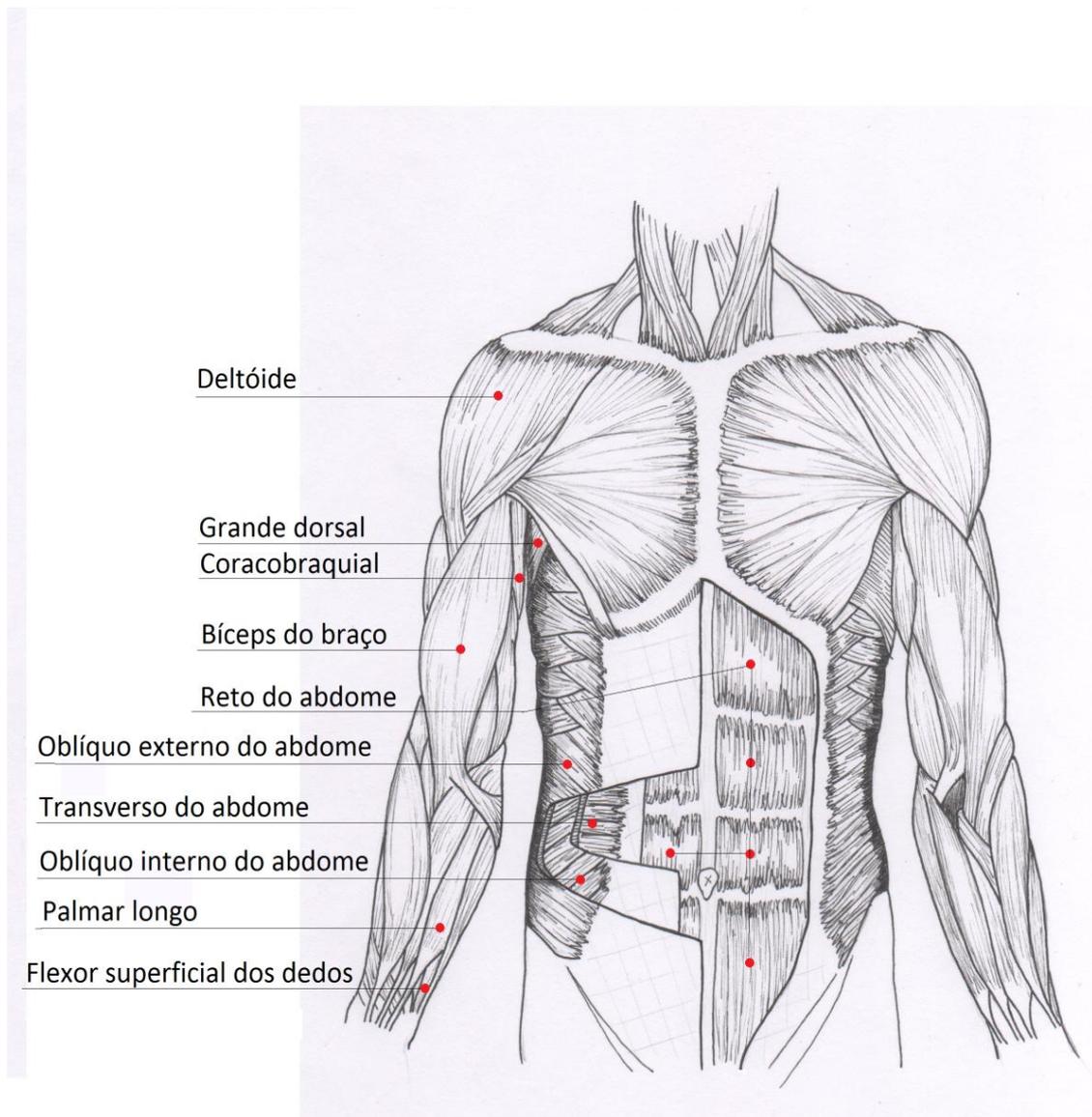
psicológicas, emocionais e corporais (BERTO e BARRETO, 2011). Os aspectos subjetivos possuem um papel fundamental, uma vez que a relação psicossocial que passa a ser desenvolvida pode afetar a saúde e o processo de adaptação (especialmente nos primeiros anos após o trauma). Neste trabalho serão consideradas as lesões que gerem até tetraparesia.

Considerando a área lesionada e os grupos musculares envolvidos, deseja-se propiciar uma breve noção do quanto o nível da lesão pode afetar a locomoção do grupo estudado. Para isso foram selecionados aqui os principais músculos de membros superiores responsáveis por ações básicas para o deslocamento em cadeira de rodas, ou seja, flexão e extensão dos braços, flexão e extensão de mãos e dedos, postura ereta e equilíbrio do tronco. O quadro A.2 apresenta os grupos musculares (de forma geral) e ações associadas. As figuras X e X ilustram as informações do quadro.

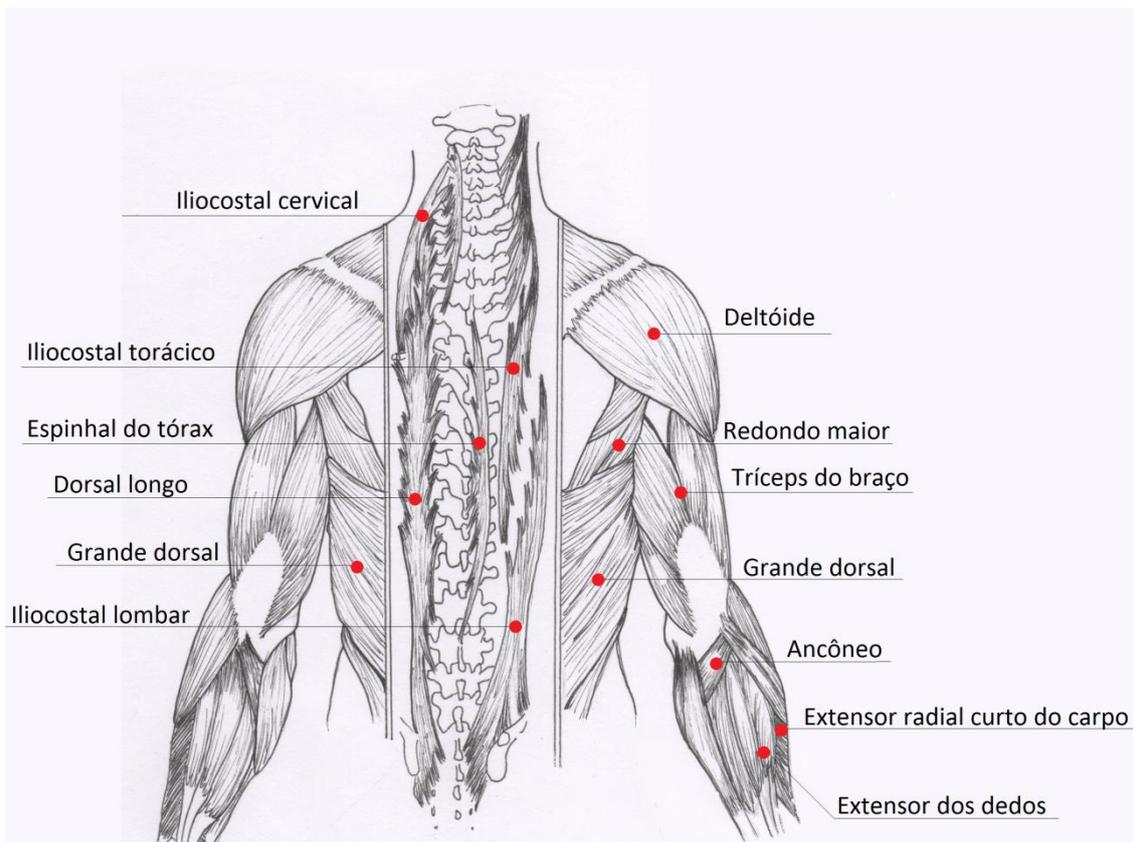
**Quadro A.2:** Grupos musculares e funções relacionadas

Músculo	Função (principais)
(Tronco)	
Iliocostais	Músculos posteriores, também conhecidos como "Eretores", atuam de forma dinâmica tendo como principal função manter a estabilidade da coluna durante os movimentos
Dorsal longo	
Espinal do tórax	
Reto do abdome	Músculos da cadeia anterior do tronco, atuam unicamente de forma dinâmica e tem como responsabilidade o movimento e estabilidade da coluna vertebral
Oblíquo extenso do abdome	
Oblíquo interno do abdome	
Transverso do abdome	
(Braços)	
Peitoral maior	Flexão e adução do braço
Coracobraquial	
Deltóide	Atua na Flexão e Extensão do braço
Grande dorsal	Extensão do braço
Redondo maior	
(Antebraço)	
Bíceps do braço	Flexão do antebraço (no caso do Bíceps, também se destaca na flexão do braço)
Braquial	
Tríceps do braço	Extensão do antebraço
Ancôneo	
(Mãos e dedos)	
Palmar longo (mãos)	Movimento de Flexão
Flexor superficial dos dedos	
Extensor radial curto do carpo (mãos)	Movimento de Extensão
Extensor dos dedos	

Fonte disponível em: <<http://www.fisioweb.com.br/portal/artigos/categorias/39-art-biomecanica/1128-cinesiologia-e-biomecanica-da-coluna-vertebral.html>>. Acesso em 03 de maio de 2014. E SPENCE, 1991.



**Figura A.4:** Musculatura anterior.  
Fonte de informação: SPENCE, 1991.  
Elaboração e Ilustração: Mariana Albuquerque.



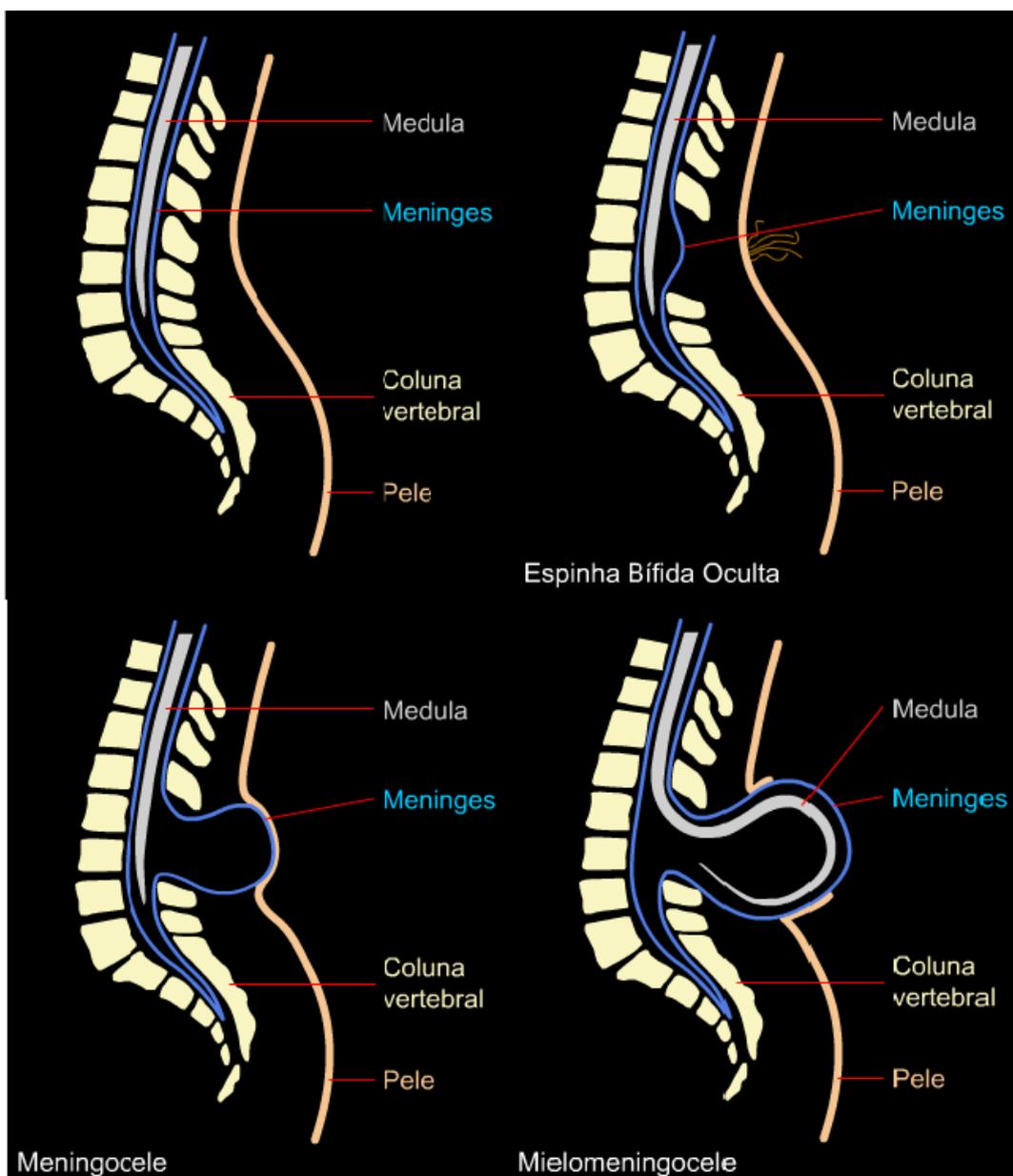
**Figura A.5:** Musculatura posterior.  
 Fonte de informação: SPENCE, 1991.  
 Elaboração e Ilustração: Mariana Albuquerque.

A Espinha Bífida é uma patologia de causas pré-natais, nos quatro meses iniciais da gestação (tais como diabetes ou carência alimentar materna e ingestão de álcool). Se apresenta como uma formação incompleta da medula espinhal e dos ossos das vértebras, que não se fecham corretamente, devido ao não fechamento completo do tubo neural (estrutura que origina o cérebro e a medula espinhal), não permitindo o adequado desenvolvimento do arco posterior.

Existem três tipos de espinha bífida, sendo o quadro mais severo também o mais comum. A Mielomeningocele apresenta a exposição do revestimento da medula espinhal (meninges), do líquido (líquido cefalorraquiano) e parte da própria medula pelo espaço decorrente do não fechamento correto da coluna vertebral. As sequelas deste quadro mais grave são a Hidrocefalia (gerada pela má circulação do líquido), perda das funções dos membros inferiores, perda do controle dos esfíncteres, deformidades ósseas, deficiência intelectual e obesidade (FONSECA, 2008). Nestes casos o

deslocamento deve ser feito de maneira cuidadosa, uma vez que a parte exposta da medula não deve sofrer atritos. Esta condição é aquela que necessariamente a circulação deve ser feita em cadeira de rodas.

A Meningocele é o quadro intermediário, similar a mielomeningocele, contudo a medula não se prota, apenas seu revestimento e o líquido para dentro do saco. E a Espinha Bífida Oculta é menos usual e mais leve; a má formação do arco posterior da vértebra não expõe nenhum elemento relacionado a medula, e não gera danos neurológicos.



**Figura A.6:** Esquema explicativo – Espinha Bífida.

Fonte: [www.hidrocefalia.com.br/artesmedicas/am\\_mielo.htm](http://www.hidrocefalia.com.br/artesmedicas/am_mielo.htm)

A amputação consiste na perda de pelo menos um membro (superiores ou inferiores – uni ou bilateral). A origem desta deficiência é ortopédica e as causas pré-natais são: uso de drogas, exposição à radiação e má formação congênita; já as causas pós natais: tumores, acidentes, violência, infecções agudas ou crônicas e diabetes. A classificação desta deficiência não é realizada seguindo os prefixos e sufixos anteriormente abordados, e sim de acordo com a localização e resíduo do membro (DIEHL, 2006). FONSECA (2008) esclarece os níveis de amputação em:

Membros superiores:

- Desarticulação do ombro;
- Braço: 1/3 superior, 1/3 médio e 1/3 inferior;
- Desarticulação do cotovelo;
- Antebraço: 1/3 superior, 1/3 médio e 1/3 inferior;
- Desarticulação do punho;
- Mão: Carpo, Metacarpo, dedos.

Membros inferiores:

- Hemicorporectomia: retira-se a parte inferior do corpo, abaixo de L4- L5. Este procedimento dificilmente é utilizado, devido a complicações que futuramente serão evidenciadas;
- Hemipelvectomia: retira-se a metade inferior da hemipelve;
- Desarticulação coxofemoral: retira-se totalmente o fêmur;
- Coxa: 1/3 superior, 1/3 médio, 1/3 inferior;
- Desarticulação do joelho: retira-se a patela, a tíbia e a fíbula, ficando o fêmur totalmente íntegro;
- Perna: 1/3 superior, 1/3 médio, 1/3 inferior;
- Desarticulação do tornozelo (Symes);
- Pé: tarso, metatarso, dedos.(FONSECA, 2008: p. 34).

Para o presente trabalho os níveis de amputação considerados são aqueles referentes aos membros inferiores, em especial os casos bilaterais, onde o deslocamento pode ser feito com a utilização de muletas, próteses ou cadeira de rodas.

As sequelas da Poliomielite também podem ser responsáveis pela incapacidade de caminhar. A doença popularmente conhecida como Paralisia Infantil é uma infecção viral (via digestiva) onde o poliovírus se aloja na medula espinhal e destrói as células motoras da criança. Seu surgimento é súbito vindo acompanhado de febre, assimetria,

flacidez muscular, arreflexia do segmento, preservando a sensibilidade e acometendo (de forma geral) os membros inferiores. As sequelas da poliomielite aparecem cerca de dois meses após o começo dos sintomas. É uma enfermidade conhecida desde a pré-história e conta com vacina preventiva (desenvolvida por Albert Sabin) (FONSECA 2008; DIEHL, 2006; SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE/MS, s/d<sup>42</sup>).

A Encefalopatia Crônica Não Progressiva (ECNP) é usualmente chamada de “Paralisia Cerebral” – O termo não é correto uma vez que não há paralisação do cérebro, e sim uma má execução do comando das funções motoras. A ECNP trata-se de uma lesão (no encéfalo) ocorrida nos dois primeiros anos de vida, capaz de afetar o Sistema Nervoso Central. Existem 4 tipos de ECNP (Espástico, Atetóide, Atáxico e mista – que associa sintomas dos três anteriores).

O tipo Espástico decorre de lesão no Córtex motor, que se localiza no lobo frontal. Essa estrutura é dividida em: Córtex motor primário (responsável por controlar os músculos das mãos e da boca. Cuida dos movimentos mais delicados); Área pré-motora (responsável pela funcionalidade das mãos e dedos, parte distal dos braços, tronco, pernas e ombros); Área motora suplementar (responsável por movimentos de pressão simultânea das mãos, e, em conjunto com a área pré-motora atuam nos movimentos posicionais da cabeça, dos olhos, dentre outros). E desta forma, algumas das principais características do tipo mais comum da deficiência são a hipertrofia muscular, o déficit cognitivo, convulsões, problemas respiratórios e digestivos, e sequelas de plegias ou paresias.

Já o tipo Atetóide é fruto da lesão nos gânglios da Base, localizados na profundidade dos hemisférios cerebrais. Essas estruturas são divididas em: Núcleo Caudado (movimentos intencionais e globais, podendo gerar a paralisação do lado oposto do corpo); Putamen (que junto ao núcleo caudado e ao córtex motor é responsável por movimentos de práticas atléticas complexas); Globo Pálido (que, por controlar a intensidade, pode ocasionar movimentos lentos nas partes periféricas do corpo quando afetado); e Núcleo Subtalâmico (que é responsável pelos movimentos rítmicos). Assim,

---

<sup>42</sup> Disponível em: <portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/gve\_7ed\_web\_atual\_poliomielite.pdf>, acessado em 12/05/2012.

nos casos de ECNP Atetóide o paciente tem movimentos lentos, espasmos, tônus muscular variado, não possui coordenação motora e tem grande dificuldade para se equilibrar.

E, por fim, o tipo Atáxico ocorre devido a lesão no cerebelo que está localizado atrás do tronco cerebral. Tal estrutura é responsável pelas contrações musculares sequenciais, coordenação e equilíbrio, recebe informações sensitivas de músculos, tendões articulações e receptores de equilíbrio. Portanto, nos casos menos comuns de ECNP as principais características são pouco tônus muscular e consecutiva dificuldade de se manter de pé, movimentos involuntários e grande dificuldade para caminhar devido ao pouco equilíbrio (FONSECA, 2008).

Outro caso considerado neste estudo é a Osteogênese Imperfeita. Popularmente conhecida como a “doença dos ossos de vidro”, é fruto de uma alteração no gene do colágeno tipo 1. O colágeno é uma proteína presente em quase todos os órgãos, e é importante na sustentação dos ossos (e também da pele). Tem origem hereditária e não possui cura. Não interfere no cognitivo, tendo como característica a fragilidade dos ossos – que são fraturados com grande facilidade – e pode acarretar problemas respiratórios<sup>43</sup>.

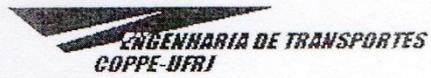
Referência complementar: Spence, A. P., 1991, *Anatomia humana básica*. São Paulo: Manole.

Nota: Anexo desenvolvido em conjunto com a Bolsista (CNPq) Mariana Silva de Albuquerque

---

<sup>43</sup> Disponível em: <<http://hotsites.diariodepernambuco.com.br/vidaurbana/2013/osteogenese-imperfeita/doenca.shtml>>. Acesso em 25/04/2014.

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO NA COPA DAS CONFEDERAÇÕES  
FIFA – 2013 – MARACANÃ

**COPPE/UFRJ**

**Questionário para cadeirantes**

Nome do Pesquisador \_\_\_\_\_

Data: 16/06  20/06  30/06

Horário: ≤13:00  14:00  14:30  15:00  15:30  16:00

Localização: \_\_\_\_\_

Boa tarde! Somos da UFRJ e estamos realizando uma pesquisa com apoio do CNPq sobre os padrões de viagens a eventos esportivos. Gostaríamos de destacar que a sua opinião é muito importante e em cerca de 3 minutos poderá nos ajudar respondendo este questionário.

1. Mora na Região Metropolitana do Rio de Janeiro?

Sim Bairro/Município \_\_\_\_\_

Não Turista Nacional: Estado \_\_\_\_\_ Turista Internacional: País \_\_\_\_\_

2. Onde iniciou sua viagem (Bairro/Município)? \_\_\_\_\_

3. Por qual modalidade de transporte chegou ao Maracanã?

**3.a. Particular Motorizado**

Auto  → Condutor

Táxi  → Passageiro

Onde estacionou ou desceu do veículo? \_\_\_\_\_

**3.b. Coletivo**

Metrô

Trem

Ônibus → Público  Fretado

Van → Pública  Fretada

**3.c. Não Motorizado**

Desde a origem da viagem

utilizando a cadeira como  
meio de transporte

4. Onde foi o início do percurso utilizando a cadeira para se deslocar? \_\_\_\_\_

5. Qual foi o tempo gasto na realização desse percurso?

Menos de 5 min  De 5 a 10 min  De 11 a 20 min  De 20 a 30 min  Mais de 30 min

6. Precisa de auxílio para se deslocar normalmente?

Sim → **6.a. Precizou nesse percurso?**  Sim →  Não

Não → **6.b. Quantas vezes esse auxílio foi necessário?** \_\_\_\_\_

**6.c. Em que situação foi mais necessário?** \_\_\_\_\_

7. Aponte os 3 aspectos mais críticos encontrados nesse percurso: \_\_\_\_\_

8. Ainda nesse percurso, favor dar uma nota de 1 a 5 para a qualidade da viagem (1 muito ruim; 2 ruim; 3 regular; 4 boa; 5 ótimo)

Quanto ao Transporte	Cadeirante	Acompanhante	Quanto às ruas e calçadas		
			Cadeirante	Acompanhante	
Facilidade de descer do transporte público			Qualidade do piso		
			Espaço livre de circulação		
			Facilidade para atravessar as ruas		
Circulação e saída da estação (trem ou metrô)			Rampas		
			Segurança		
			Conforto		
			Esforço		

9. Considerando o percurso hoje realizado, estaria disposto a voltar a outros jogos no Maracanã?

Sim  → **9.a. Que modo de transporte pretende utilizar? Por quê?** \_\_\_\_\_

Não  → **Por quê?** \_\_\_\_\_

10. Qual é sua idade? 18 a 25  26 a 40  41 a 55  56 a 64  65 ou mais

11. Sexo: Feminino  Masculino

12. Cadeira Utilizada: Manual  Elétrica

Agradecemos a sua colaboração. Sua participação é muito importante para o sucesso de nossa pesquisa, cujos resultados poderão contribuir para melhorar a mobilidade em nossa cidade. Como essas informações serão mantidas em sigilo, gostaríamos de continuar contando com seu apoio no desenvolvimento dessa pesquisa por meio do seu email: \_\_\_\_\_

APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO –  
TCLE



ENGENHARIA DE TRANSPORTES  
COPPE - UFRJ

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

**Projeto Copa 2014: Análise e indicação de estratégias promotoras da mobilidade sustentável em Jogos no Estádio do Maracanã**

Prezado Sr (a),

Você está sendo convidado a participar de uma pesquisa que estudará a mobilidade de pedestres na Cidade do Rio de Janeiro e em megaeventos esportivos. A sua atuação neste estudo consiste em participar dos grupos de discussão propostos, compartilhando conosco suas vivências na cidade em questão. Esclarecemos que todo e qualquer material obtido durante as conversas, tais como, transcrições de diálogos e gravações de áudio e/ou vídeo, será utilizado somente para fins acadêmicos.

As informações obtidas neste estudo serão confidenciais, sendo assegurado o sigilo sobre sua participação, quando da apresentação dos resultados em publicação científica ou educativa, uma vez que os resultados serão sempre apresentados como retrato de um grupo e não de uma pessoa específica. Você poderá se recusar a participar ou a responder algumas das questões a qualquer momento, não havendo nenhum prejuízo pessoal se esta for a sua decisão.

Cabe ressaltar que a sua participação está isenta de despesas.

Os resultados desta pesquisa servirão para a realização do projeto citado, de uma dissertação de mestrado e/ou trabalhos a serem submetidos a eventos relacionados ao tema, visando a avançar na discussão/busca por propostas que foquem na melhoria da circulação urbana e da qualidade de vida na Cidade do Rio de Janeiro.

Você receberá uma cópia deste termo, na qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável, com o qual você poderá tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

Sua participação voluntária é muito importante para nós.

“Declaro estar ciente das informações constantes neste ‘Termo de Consentimento Livre e Esclarecido’. Fico ciente também de que uma cópia deste termo permanecerá arquivada com o Pesquisador Geral e/ou com o Pesquisador Responsável por esta Pesquisa.”

Rio de Janeiro, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2013.

Participante (nome legível e assinatura):

---

Responsável Geral da Pesquisa: Lício da Silva Portugal.  
Pesquisadora Responsável: Lorena de Freitas Pereira.  
Telefone para contato e esclarecimentos: (21) 8366-3865 (Lorena).

## APÊNDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTA – CADEIRANTES



### Entrevistas GUÍA DO ENTREVISTADOR

#### **MÓDULO 1 - ABERTURA**

1. **Apresentação dos entrevistadores e agradecimentos iniciais;**
2. **Uso das informações derivadas da entrevista, apresentação do TCLE;**
3. **Contextualizar a pesquisa e o Objetivo da entrevista:**

##### Texto de referência:

“Nós formamos parte de uma equipe de trabalho envolvida em uma pesquisa ampla sobre as condições de mobilidade em megaeventos esportivos. E esta parte do trabalho que vamos explorar juntos hoje trata do acesso de cadeirantes às atividades esportivas e como tais eventos podem impactar na sua acessibilidade na cidade (como um todo).

Essa nossa conversa hoje é bastante informal. Estamos interessadas em conhecer suas experiências e opiniões, seus desejos e possíveis frustrações em relação a nossa cidade.

Nossa ideia principal é entender como você se relacionam com esses espaços no dia a dia e quais interpretações você pode nos dar sobre algumas “qualidades” relativas a esses espaços (como conforto, segurança, dentre outros), explicando como entende essas características, qual a importância delas, pontuando o que é necessário existir para que você tenha essas sensações ao circular. Ao longo da nossa conversa eu vou explicando melhor. O importante é que o resultado desse nosso bate papo nos servirá de termômetro para definir os parâmetros que serão utilizados em nosso trabalho.”

#### **MÓDULO 2-INTRODUÇÃO E AQUECIMENTO:**

**Objetivo:** Apresentação do entrevistado

##### Perguntas de referência:

- 1- Onde você mora (bairro)?
- 2- Como é a sua rotina de atividades? E aonde?
- 3- Qual transportes você usa no cotidiano? Por quê?
- 4- Você costuma caminhar?
- 5- Você prefere a caminhada frente a outras possibilidades de deslocamento? Por quê?

#### **MÓDULO 3 - MOTIVOS PARA A CAMINHADA**

Perguntas de referência:

- 1) Quais são as viagens (destinos) que você costuma fazer e por quê (para cada propósito de viagem o entrevistador deverá indagar se a valorização é ou não igual, de acordo com o propósito da viagem ou outros aspectos relevantes)?
- 2) (Complemento da anterior) Quais características você observa em uma boa ou uma má área para caminhar? Você poderia exemplificar uma área boa e uma área ruim?
- 3) Em um percurso, quais são os aspectos que têm mais peso?
- 4) Esse critério muda de acordo com o propósito da sua viagem?
- 5) Como é o seu bairro quanto à acessibilidade? No bairro existem lugares acessíveis? (verificar se existe diferenciação) E no Rio?
- 6) O que precisa haver em um espaço para que você o considere inclusivo? (partir das respostas e levar para a segunda questão desse módulo) No que se diferencia da acessibilidade?

**EXPLORAR BEM E REFINAR:** Quando o entrevistado começar a explicar os porquês mais abstratos, tentar explorar até algo mais preciso.

>> **Atentar para a “dificuldade”.** (indagar se a dificuldade está no percurso ‘ruim’ ou se as características físicas do indivíduo são mais determinantes).

**MÓDULO 4 - JOGO DE ASSOCIAÇÕES – DEFINIÇÃO DAS IDEIA A QUE OS ATRIBUTOS REMETEM**

**Objetivo:** Pedir para que o entrevistado defina, de forma intuitiva, aquilo que entende quando ouve os “termos” (atributos) falados pelo entrevistador.

- **Acessibilidade:** O que significa para você que uma área seja acessível? (Caso mencione a infraestrutura, tentar identificar exatamente qual, e como impacta).

(Qualidade do piso, existência de rampas (e demais itens da infraestrutura)  
Diversidade de uso próximos/ Distância ao destino/ Presença de infraestrutura/  
Caminhos diretos).

- **Rapidez:** O que você entende como rapidez? Mais rápido em relação a qual outro modo? Por quê? Quais seriam os elementos que definem qual rota é mais rápida do que outra?

--- Caso mencione a importância das interseções/ sinais na rota, tentar ir mais a fundo.

--- Caso mencionem a infraestrutura, tentar explorar como isso interfere.

--- (Tempo da viagem/ Distância percebida)

- **Conveniência:** O que você entende como conveniência? Qual é sua referência para dizer o que é mais conveniente? Conveniente em relação a quê?
- **Conforto:** Quando você fala do conforto, o que quer dizer? O que faz o caminho confortável?

--- (Arborização, Qualidade da calçada, Clima, Topografia, Poluição sonora e atmosférica, Quantidade de pessoas na calçada, Proteção do clima, Presença de lugares para repousar, Qualidade da infraestrutura, Presença de obstáculos e barreiras, Continuidade dos caminhos).

- **Confiabilidade:** O que você entende como confiabilidade? Você acha que é fácil circular pelas ruas do seu bairro no sentido de encontrar os destinos que procura sem ter que pedir informação a ninguém por exemplo? Ou sem precisar da ajuda de ninguém? A possibilidade de realizar o percurso de forma autônoma influencia na sua escolha? Como? Por quê?

Quando você fala que vai caminhando porque conhece o lugar e confia que vai chegar a tempo, quais elementos do local passam essa confiança para você?

--- (Caminhos legíveis/ Informação e sinalização/ Informação disponível no local)

- **Agradabilidade/ Sociabilidade:** O que para você é agradabilidade? O que define um ambiente como agradável para circular? Existe relação com a aparência estética? Existe relação com o ambiente social?

A movimentação de uma determinada rota influencia na sua escolha por ela? Ou o fato de cruzar com pessoas conhecidas? Como isso afeta sua escolha?

--- (Presença de outras pessoas/ Diversidade de usos do solo/ Ambiente festivo)

--- (Qualidade da infraestrutura/ Presença de vegetação/ Arquitetura e Estado de conservação das construções, Paisagem natural do entorno/ Limpeza)

- **Segurança:** Quando fala de segurança o que você quer dizer? Quais elementos fazem um lugar seguro ou inseguro?

(Na medida em que o entrevistado fala da diferença entre segurança urbana e segurança do tráfego, ir indagando sobre as coisas que compõem cada uma)

--- Segurança do Tráfego: (Volume/ Volume de veículos de carga ou transporte público/ Velocidade/ Segurança de travessias/ Semáforos/ Passarelas/ Número de faixas/ Separação entre pedestres e veículos)

--- Segurança Urbana: (Criminalidade/ Iluminação noturna/ Comportamento antissociais/ Presença de outros pedestres/ Estado de manutenção das construções / Sujeira)

- **Autonomia:** O que significa autonomia para você? Qual a importância de poder realizar esse deslocamento sem precisar da ajuda de outras pessoas? Isso influencia na decisão por um determinado caminho? Como? Por quê?

--- (sentimento de liberdade, possibilidade de vida independente, confiança de chegar ao destino).

## **MÓDULO 5 - AVALIAÇÃO DA IMPORTÂNCIA E SATISFAÇÃO**

## **MÓDULO 6- AGRADECIMENTO E DESFECHO**

Nota: O módulo 5 se encontra no Apêndice F.

## APÊNDICE E –ROTEIRO DE ENTREVISTA – ESPECIALISTAS



### Entrevistas GUIA DO ENTREVISTADOR

#### MÓDULO 1 - ABERTURA

1. Apresentação dos entrevistadores
2. Uso das informações derivadas da entrevista (falar do TCLE)
3. Contextualizar a pesquisa e o Objetivo da entrevista

#### Texto de referência:

“Nós formamos parte de uma equipe de trabalho envolvida em uma pesquisa ampla sobre as condições de mobilidade em megaeventos esportivos. E esta parte do trabalho que vamos explorar juntos hoje trata do acesso de cadeirantes às atividades esportivas e como tais eventos podem impactar na acessibilidade na cidade (como um todo).

Nós estamos estudando a qualidade dos espaços urbanos sob a visão dos cadeirantes. E, para ter um material mais rico e consistente, estamos buscando alguns especialistas no assunto, tanto na academia, quanto no planejamento. Nossa ideia principal é entender como os cadeirantes se relacionam com esses espaços no dia a dia e quais interpretações podem dar sobre algumas “qualidades” relativas a esses espaços (como conforto, segurança, dentre outros). E, por outro lado, conhecer os projetos que existem voltados para esse grupo no contexto dos megaeventos.”

#### MÓDULO 2-INTRODUÇÃO E AQUECIMENTO:

**Objetivo:** Apresentação do entrevistado

#### Perguntas de referência:

- 1- Gostaria que você começasse falando um pouco de seus projetos/atuação recente(s) no que tange a acessibilidade de deficientes físicos. [\(Formular essa pergunta de forma mais direcionada ao entrevistado\).](#)
- 2- Você tem conhecimento de projetos que tem como foco a caminhabilidade e o deslocamento de deficientes físicos em Mega eventos? Quais poderia destacar? Eles tem uma perspectiva pontual (locais de jogos e competições, hotéis e áreas turísticas), ou se extrapolam para a cidade? Poderia falar um pouco sobre eles

(quais objetivos, em que “pé” se encontra, qual população atendida etc)?  
(Formular essa pergunta de forma mais direcionada ao entrevistado).

- 3- Você tem conhecimento de como se dá o processo de planejamento na cidade do Rio de Janeiro?

### **MÓDULO 3 - AMBIENTE DE CAMINHADA**

- 1) Considerando a o seu conhecimento sobre o tema, quais atributos você observa em uma boa ou uma má área para circular em cadeira de rodas? Você poderia exemplificar uma área boa e uma área ruim?
- 2) Em os deslocamentos cotidianos de um cadeirante, quais são os atributos que considera como os mais importantes? Porque?
- 3) Esses atributos mudariam de acordo com o propósito da viagem?
- 4) Você considera que a cidade do Rio de Janeiro é acessível?
- 5) O que precisa haver em um espaço para que você o considere inclusivo? (partir das respostas e levar para a segunda questão desse módulo) No que se diferencia da acessibilidade?
- 6) Como você definiria o espaço do Maracanã?

### **Módulo 4 - Jogo de associações – definição das ideia a que os atributos remetem**

**Objetivo:** Pedir para que o entrevistado defina, de forma intuitiva, aquilo que entendem quando ouvem os atributos.

- **Acessibilidade**
- **Rapidez**
- **Conveniência**
- **Conforto**
- **Confiabilidade**
- **Agradabilidade/ Sociabilidade**
- **Segurança**

--- Segurança do Tráfego

--- Segurança Urbana

- **Autonomia**

## **Módulo 5 – APRESENTAÇÃO DAS DEFINIÇÕES DOS ATRIBUTOS COM BASE NA REVISÃO**

Apresentar os conceitos definidos até o momento das entrevistas, e pedir para que o entrevistado critique, complemente e faça suas considerações a respeito.

## **Módulo 6 – QUADRO RELACIONAL**

**Objetivo:** Entender como o entrevistado relaciona os atributos e as variáveis apresentadas em um quadro.

- **Pedir para que preencha o quadro com um “X” Aqueles que acredita ter forte relação.**

## **Módulo 8 - AGRADECIMENTO E DESFECHO**

Nota: Os módulos 5 e 6 se encontram no Apêndice G.

## APÊNDICE F – MATERIAL COMPLEMENTAR – CADEIRANTES

Atribuição de notas, onde:

- Notas para Importância, variando entre:
  - 1 = Pouco importante e
  - 5 = muito importante.
  
- Notas para satisfação, variando entre:
  - 1 = Muito insatisfeito e
  - 5 = Muito satisfeito.

Atributo	Importância	Satisfação
1. Acessibilidade		
2. Rapidez		
3. Conveniência		
4. Conforto		
5. Confiabilidade		
6. Agradabilidade		
7. Segurança		
8. Autonomia		

## APÊNDICE G – MATERIAL COMPLEMENTAR – ESPECIALISTAS

### 1. Crítica e complementos das definições apresentadas para os atributos:



#### Breve definição dos atributos considerados:

>> Essas definições apresentadas são as ideias gerais dos atributos considerados até o presente momento <<

>> Gostaríamos de conhecer suas observações ou complementos sobre o que está sendo apresentado a baixo <<

**Acessibilidade** = > Facilidade de acessar os destinos desejados considerando o ambiente construído, a disponibilidade de informações e relações sociais;  
> “condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida” (Brasil, 2004, CAP III, art. 8º).

Observações:

**Agradabilidade** = > Agrega as noções de sociabilidade, de ambiente (estética, paisagem) e atratividade;  
> Representa a possibilidade de o percurso estimular a interação social (LNTZ, 2007) (Sociabilidade);  
> Considera a não discriminação;  
> Refere-se à aparência estática do ambiente de caminhada (Carreno *et al.*, 2002) (atratividade).

Observações:

**Conforto** = > Características presentes no espaço que possam gerar algum desconforto;  
> Possibilidade de realização da atividade pretendida sem esforço a mais que a prática cotidiana requer;  
> Refere-se às condições gerais do percurso percebidas pelos cadeirantes – o que Keppe Jr. (2008) nomeia como “ambiente”.

Observações:

**Confiabilidade** = > Relaciona a certeza da realização das atividades com as noções de tempo, previsibilidade (Cardoso, 2006; Muralha, 1990);  
> Considera o conhecimento das características de determinado percurso.

Observações:

**Conveniência** => Refere-se a rotas que são oportunas e eficientes para o deslocamento a pé, respeitando e seguindo corretamente as linhas de desejo;  
> Possui forte relação com os atributos "Conforto", "acessibilidade" e "Agradabilidade".

Observações:

**Rapidez** => Trata da velocidade com a qual o percurso pode ser realizado, influenciando na escolha por determinada rota.

Observações:

**Segurança** => Dividida em 3 dimensões:

1. Segurança nas calçadas: Refere-se ao risco de quedas ou contaminação. Contempla assim, a existência de buracos, grandes desníveis, poças dentreoutros;
2. Segurança Urbana: Refere-se a possibilidade de ocorrência de assaltos ou outros crimes. Pode ser verificada através do policiamento, iluminação, movimentação de outros pedestres, dentre outros;
3. Segurança de Tráfego: Refere-se à possibilidade de conflito entre os cadeirantes e veículos, pedestres ou ciclistas.

Observações:

**Autonomia** = > Remete à noção de independência e liberdade;

- > Considera o direito de ir e vir;
- > Relaciona-se com a certeza de que aquele trajeto pode ser realizado e o destino final será alcançado (relação com confiabilidade);
- > Influencia na qualidade de vida e na sensação de felicidade.

Observações:

2. Foi pedido para que os entrevistados assinalassem as células onde consideravam haver forte relação entre os atributos e as variáveis apresentadas:

As cores nas variáveis significam uma subdivisão por grupo, feita no sentido de orientar o preenchimento do quadro.

**Legenda de cores:**

	Características da área
	Serviços
	Ambiente
	Calçadas
	Travessias e Conflitos entre transeuntes
	Social
	Aspectos subjetivos

**Quadro Relacional:**

>> Gostaríamos que assinalasse com um "X" aquelas características do ambiente de caminhada (Variáveis) que você acredita que tem forte relação com os atributos apresentados.<<

<b>Variáveis/ Atributos</b>	<b>Acessibilidade</b>	<b>Agradabilidade</b>	<b>Conforto</b>	<b>Confiabilidade</b>	<b>Conveniência</b>	<b>Rapidez</b>	<b>Segurança</b>	<b>Autonomia</b>
Diversidade e proximidade de estabelecimentos e atividades (comércio, residenciais, lazer, escola ...)								
Proximidade com travessias								
Conectividade dos caminhos (rotas acessíveis)								
Facilidade de atingir os destinos desejados								
Placas e sinais legíveis e bem localizadas (fácil visualização)								
Limpeza								
Policiamento								
Iluminação								
Estética								
Clima								
Topografia								
Arborização								
Proteção contra o sol/chuva								
Existência de calçada								
Largura da calçada								
Inclinação da calçada								
Perfil longitudinal (perfil ao longo da calçada)								
Material da superfície da calçada(Placas de concreto, pedra portuguesa,asfaltoetc).								

<b>Variáveis/ Atributos</b>	<b>Acessibilidade</b>	<b>Agradabilidade</b>	<b>Conforto</b>	<b>Confiabilidade</b>	<b>Conveniência</b>	<b>Rapidez</b>	<b>Segurança</b>	<b>Autonomia</b>
Manutenção da calçada								
Presença de obstáculos na calçada								
Entrada de estacionamentos								
Existência e Facilidade de utilização das Rampas								
Não existência de acúmulo de água ao longo da calçada e/ou rampas								
Adequação das travessias (Sinalização, faixa de pedestres, lombadas nivelando a pista de rolamento à calçada etc)								
Respeito nas travessias (Tendência dos motoristas pararem no sinal)								
Largura da pista de rolamento								
Fluxo de veículos na interseção								
Velocidade média dos veículos								
Distância da separação Calçada / Veículos								
Existência de ciclovias								
Acessibilidade Assistida(Auxílio de terceiro para transpor obstáculos)								
Presença de pessoas nas ruas								
Existência de áreas de convívio social								
Previsibilidade do tempo necessário								
Previsibilidade das barreiras ou rotas acessíveis								
Previsibilidade do esforço despendido								
Possibilidade de deslocamento independente								
Sensação de independência e Liberdade								
Qualidade de vida								

# APÊNDICE H – QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO DO ENTORNO DO MARACANÃ

Questionário aplicado via *internet*, por meio da ferramenta *Google Drive*.

## Avaliação da Qualidade do Entorno do Maracanã

Olá!

Gostaríamos de conhecer sua avaliação sobre as condições que envolvem a circulação dos cadeirantes no entorno do estádio do Maracanã - Rio de Janeiro.

Sua participação é fundamental e sua opinião será considerada no desenvolvimento de pesquisa de Mestrado realizada no Programa de Engenharia de Transportes - Coppe/UFRJ.

Contamos com seu apoio para avançarmos no estudo dos principais aspectos e atributos a serem contemplados no entorno de estádios e ginásios em Megaeventos Esportivos, contribuindo para se promover um ambiente que favoreça e estimule os deslocamentos dos cadeirantes.

Nesse sentido, encaminhamos a seguir um questionário cujo preenchimento é simples e rápido. Mas, antes de começar, por favor leia o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE.

**\*Obrigatório**

### 1. TCLE \*

Suas respostas serão utilizadas somente para fins acadêmicos e sua identidade será preservada. Você pode se recusar a participar ou responder alguma questão a qualquer momento.

*Marcar apenas uma oval.*

"Declaro estar ciente das informações presentes neste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido"



UNIVERSIDADE  
DO BRASIL  
UFRJ



## Visita ao Maracanã

### 2. 1. Já visitou o Maracanã e/ou seu entorno? \*

*Marcar apenas uma oval.*

SIM  
 NÃO

### 3. 2. Esta visita foi realizada após a reforma do estádio e entorno? \*

*Marcar apenas uma oval.*

SIM  
 NÃO

### 4. 3. Esta visita foi realizada na Copa das Confederações? \*

*Marcar apenas uma oval.*

SIM  
 NÃO

**A seguir, gostaríamos que assinalasse a importância e a sua satisfação com cada um dos oito atributos que tipicamente definem a qualidade do deslocamento realizado pelo cadeirante no entorno do Maracanã.**

---

### **Acessibilidade**

Se refere à possibilidade de locomoção e acesso em espaços de circulação funcionais, e sem obstáculos (fixos ou temporários).

Trata de ambientes que viabilizem a participação e o respeito à dignidade.

É o atributo responsável por reduzir a vulnerabilidade e aumentar a sensação de confiança e a rapidez das viagens.

5. **1. Você acredita que este atributo é relevante em Megaeventos esportivos?**

*Marcar apenas uma oval.*

SIM

NÃO

6. **2. Qual a importância deste atributo no entorno do Maracanã para garantir a qualidade de sua circulação?**

*Marcar apenas uma oval.*

1      2      3      4      5

Pouco importante                  Muito importante

7. **3. Quão satisfeito você se encontra em relação a esse atributo ao circular no entorno do Maracanã ?**

*Marcar apenas uma oval.*

1      2      3      4      5

Muito insatisfeito                  Muito satisfeito

### **Agradabilidade**

Está subordinada à possibilidade de acesso e de deslocamento independente.

Condições de conservação e de higiene nas calçadas.

Ambiente socialmente inclusivo e com companhias agradáveis.

Características estéticas do lugar.

8. **1. Você acredita que este atributo é relevante em Megaeventos esportivos?**

Marcar apenas uma oval.

SIM

NÃO

9. **2. Qual a importância deste atributo no entorno do Maracanã para garantir a qualidade de sua circulação?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Pouco importante                  Muito importante

10. **3. Quão satisfeito você se encontra em relação a esse atributo ao circular no entorno do Maracanã ?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Muito insatisfeito                  Muito satisfeito

11. **4. Qual dos aspectos apresentados tem maior importância para você, no entorno do Maracanã?**

Marcar apenas uma oval.

Conservação e higiene das calçadas

Ambiente socialmente inclusivo e com companhias agradáveis

Características estéticas

## Conforto

Trata das características que podem gerar desconforto como a trepidação e o esforço excessivo.

Contempla o domínio do corpo e da cadeira de rodas.

Praticidade e boa orientação.

Inclusão no âmbito social (tratamento digno).

No aspecto ambiental abrange a geração de um microclima agradável e a não exposição à poluição do ar e sonora, e às condições climáticas.

12. **1. Você acredita que este atributo é relevante em Megaeventos esportivos?**

Marcar apenas uma oval.

SIM

NÃO

13. **2. Qual a importância deste atributo no entorno do Maracanã para garantir a qualidade de sua circulação?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Pouco importante                  Muito importante

14. **3. Quão satisfeito você se encontra em relação a esse atributo ao circular no entorno do Maracanã ?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Muito insatisfeito                  Muito satisfeito

## Confiabilidade

Relacionado com uma experiência anterior ou posse de informação de qualidade (previsibilidade).

15. **1. Você acredita que este atributo é relevante em Megaeventos esportivos?**

Marcar apenas uma oval.

- SIM  
 NÃO

16. **2. Qual a importância deste atributo no entorno do Maracanã para garantir a qualidade de sua circulação?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Pouco importante                  Muito importante

17. **3. Quão satisfeito você se encontra em relação a esse atributo ao circular no entorno do Maracanã ?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Muito insatisfeito                  Muito satisfeito

## Conveniência

Rotas eficientes (menor tempo com maior segurança).

Tratamento não diferenciado. Em suma, o trato da diversidade com a naturalidade que a compete, respeitando os direitos de cada um.

18. **1. Você acredita que este atributo é relevante em Megaeventos esportivos?**

Marcar apenas uma oval.

- SIM  
 NÃO

19. **2. Qual a importância deste atributo no entorno do Maracanã para garantir a qualidade de sua circulação?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Pouco importante                  Muito importante

20. **3. Quão satisfeito você se encontra em relação a esse atributo ao circular no entorno do Maracanã ?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Muito insatisfeito                  Muito satisfeito

## Rapidez

Praticidade e a eficiência na circulação.

Possibilidade de acessar os destinos no mínimo de tempo, considerando as características dos indivíduos.

21. **1. Você acredita que este atributo é relevante em Megaeventos esportivos?**

Marcar apenas uma oval.

- SIM  
 NÃO

22. **2. Qual a importância deste atributo no entorno do Maracanã para garantir a qualidade de sua circulação?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Pouco importante                  Muito importante

23. **3. Quão satisfeito você se encontra em relação a esse atributo ao circular no entorno do Maracanã ?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Muito insatisfeito                  Muito satisfeito

## Segurança

Risco de conflito com veículos

Risco de assaltos, tiroteios, dentre outros

Risco de quedas, contaminação ou quebra da cadeira de rodas.

24. **1. Você acredita que este atributo é relevante em Megaeventos esportivos?**

Marcar apenas uma oval.

- SIM  
 NÃO

25. **2. Qual a importância deste atributo no entorno do Maracanã para garantir a qualidade de sua circulação?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Pouco importante                  Muito importante

26. **3. Quão satisfeito você se encontra em relação a esse atributo ao circular no entorno do Maracanã ?**

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5

Muito insatisfeito                  Muito satisfeito

27. **4. Qual dos riscos apresentados tem maior importância para você, no entorno do Maracanã?**

Marcar apenas uma oval.

- Risco de conflito com veículos  
 Risco de assaltos, tiroteios, dentre outros  
 Risco de quedas, contaminação ou quebra da cadeira de rodas

## Autonomia

Possibilidade de independência e liberdade

Direito de ir e vir

Certeza de que o destino final será atingido

Qualidade de vida e felicidade

28. **1. Você acredita que este atributo é relevante em Megaeventos esportivos?**

Marcar apenas uma oval.

- SIM  
 NÃO

29. **2. Qual a importância deste atributo no entorno do Maracanã para garantir a qualidade de sua circulação?**  
*Marcar apenas uma oval.*

1      2      3      4      5

Pouco importante                  Muito importante

30. **3. Quão satisfeito você se encontra em relação a esse atributo ao circular no entorno do Maracanã ?**  
*Marcar apenas uma oval.*

1      2      3      4      5

Muito insatisfeito                  Muito satisfeito

Este questionário ficou aberto para respostas no período entre os dias 08 e 22 de abril de 2014.

Vale ressaltar que, mesmo com a proposta de atributos não contemplando a confiabilidade e a rapidez, optou-se por questionar sobre os mesmos.

ANEXO A –CHECKLIST UTILIZADO NO ENTORNO DO ESTÁDIO DO MARACANÃ<sup>44</sup>

NumQuest		
<b>IDENTIFICAÇÃO</b>		
IDENTIFICAÇÃO DO LOCAL:		
ENDEREÇO(RUA)		
NP(NUMERO DO IMOVEL)		
BAIRRO		
<b>DADOS E ASPECTOS FÍSICOS</b>		
NATUREZA DO EDIFÍCIO:		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE ATENDIMENTO PRIORITÁRIO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA?		
( <input type="checkbox"/> ) POSSUI INTÉRPRETE DE LIBRAS OU TRADUTOR SIMULTÂNIO EM LIBRAS PARA AUXÍLIO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA?		
( <input type="checkbox"/> ) TODA AS ÁREAS SÃO SINALIZADAS COM PICTOGRAMAS, ESCRITA VISÍVEL E EM OUTRA LÍNGUA PARA FACILITAR A IDENTIFICAÇÃO?		
<b>ASPECTOS FÍSICOS:</b>		
QUANTIDADE DE PAVIMENTOS?		
<b>CRITÉRIO PARA ACESSIBILIDADE</b>		
<b>VIA PÚBLICA</b>		
( <input type="checkbox"/> ) PAVIMENTAÇÃO LISA		
( <input type="checkbox"/> ) PAVIMENTAÇÃO TREPIDANTE		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE TRAVESSIA DE PEDESTRE?		
( <input type="checkbox"/> ) COM FAIXA?		
( <input type="checkbox"/> ) COM SEMÁFORO?		
( <input type="checkbox"/> ) POSSUI GUIA REBAIXADA?		
OBSERVAÇÃO VIA PÚBLICA:		
<b>SEMÁFORO:</b>		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE SEMÁFORO LOCALIZADO NO CRUZAMENTO DAS RUAS?		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE SEMÁFORO SONORO COM ACIONAMENTO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL?		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE FAIXA DE PEDESTRE DEVIDAMENTE SINALIZADA PARA TRAVESSIA DA VIA?		
( <input type="checkbox"/> ) A FAIXA DE PEDESTRE SE ENCONTRA SOB SEMÁFORO EM FUNCIONAMENTO?		
OBSERVAÇÃO SEMÁFORO		
<b>GUIAS REBAIXADAS</b>		
A RAMPAS SE ENCONTRA COERENTE COM O MODELO APRESENTADO NA CAPACITAÇÃO?*		
CASO NEGATIVO, REGISTRE.		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE DESNÍVEL ENTRE O TÉRMINO DA RAMPAS E O LEITO CARROÇÁVEL?		
( <input type="checkbox"/> ) A GUIA ESTÁ LOCADA JUNTO À FAIXA DE PEDESTRE?		
( <input type="checkbox"/> ) POSSUI RAMPAS NOS DOIS LADOS DA CALÇADA, ACESSÍVEIS PELA MESMA FAIXA DE PEDESTRE?		
CASO NEGATIVO, REGISTRE.		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE GRELHA DE DRENAGEM JUNTO A GUIA REBAIXADA?		
( <input type="checkbox"/> ) HÁ RISCO DA RODA SE PRENDER À GRELHA?		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE ALGUM OUTRO OBSTÁCULO NA GUIA? (POSTE/HIDRANTE/ORELHÃO)		
CASO POSITIVO, REGISTRE.		
OBSERVAÇÃO GUIAS REBAIXADAS		
<b>CALÇADA</b>		
( <input type="checkbox"/> ) PAVIMENTAÇÃO LISA		
( <input type="checkbox"/> ) PAVIMENTAÇÃO TREPIDANTE		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE OBSTÁCULO NA FAIXA LIVRE DE PASSEIO?(POSTE/HIDRANTE/ORELHÃO/ETC)		
CASO POSITIVO, REGISTRE.		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTEM GRELHAS NA FAIXA LIVRE DE PASSEIO?		
( <input type="checkbox"/> ) HÁ RISCO DA RODA SE PRENDER À GRELHA?		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTEM CAIXAS DE INSPEÇÃO NA FAIXA LIVRE DE PASSEIO?		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTEM DESNÍVEL?		
CASO POSITIVO, REGISTRE.		
( <input type="checkbox"/> ) SE EXISTE DEGRAU, EXISTE RAMPAS?		
OBSERVAÇÃO CALÇADA		
( <input type="checkbox"/> ) POSSUI PISO TÁTIL NA CALÇADA?		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE ALGUM USO EQUIVOCADO COMO TROCA DE MODELO DE PISO OU CORES CONCORDANTES?		
CASO POSITIVO, REGISTRE.		
( <input type="checkbox"/> ) POSSUI UM PERCURSO SATISFATÓRIO INDICANDO DESLOCAMENTO DA CALÇADA ATÉ A UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO?		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTEM OBSTÁCULOS QUE INTERFEREM NO TRAJETO DO PISO TÁTIL?		
CASO POSITIVO, REGISTRE.		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE PISO TÁTIL DE ALERTA NA PROJEÇÃO DOS OBSTÁCULOS EXISTENTES?		
( <input type="checkbox"/> ) EXISTE ALGUM OUTRO TIPO DE PISO NO LUGAR DO PISO TÁTIL CORRETO?		
OBSERVAÇÃO PISO TÁTIL		
<b>ESTACIONAMENTO</b>		

Não  
considerado

<sup>44</sup> Está apresentado aqui somente o que foi utilizado, onde a segunda página também se aplicou ao entorno.

NUMERO TOTAL DE VAGAS:	
NUMERO TOTAL DE VAGAS DESTINADAS A PESSOAS COM DEFICIÊNCIA:	
( ) AS VAGAS ESTÃO SINALIZADAS POR MEIO DE PLACAS(VERTICAL)?	
( ) AS VAGAS ESTÃO SINALIZADAS POR MEIO DE PINTURA NO PISO?	
( ) POSSUI FAIXA DE CIRCULAÇÃO E TRANSFERÊNCIA LATERAL SINALIZADA POR MEIO DE PINTURA NO PISO?	
( ) AS VAGAS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA ESTÃO PRÓXIMAS ÀS ÁREAS DE ENTRADA E SAÍDA?	
( ) AS VAGAS ESTÃO VINCULADAS ÀS ROTAS ACESSÍVEIS?	
OBSERVAÇÃO ESTACIONAMENTO	
<b>ACESSO/ÁREAS LIVRES PÚBLICAS OU DO EDIFÍCIO - INTRAMUROS</b>	
( ) PAVIMENTAÇÃO LISA	
( ) PAVIMENTAÇÃO TREPIDANTE	
OBSERVAÇÃO ACESSO/ÁREAS LIVRES PÚBLICAS OU DO EDIFÍCIO - INTRAMUROS	
<b>ENTRADA</b>	
( ) POSSUI PELO MENOS UMA ENTRADA ACESSÍVEL?	
( ) POSSUI PONTO DE PARADA DE TRANSPORTE ACESSÍVEL PRÓXIMO A ENTRADA?	
( ) É FÁCIL SE ORIENTAR POR MEIO DA COMUNICAÇÃO VISUAL?	
( ) AS LETRAS POSSUEM CORES CONTRASTANTES E TAMANHO ADEQUADO?	
( ) EXISTE ROTA ACESSÍVEL DA CALÇADA ATÉ A ENTRADA?	
( ) EXISTE PELO MENOS UMA ENTRADA ACESSÍVEL?	
( ) POSSUI PISO TÁTIL?	
( ) EXISTE ALGUM USO EQUIVOCADO COMO TROCA DE MODELO DE PISO OU CORES CONCORDANTES?	
CASO POSITIVO, REGISTRE.	
( ) POSSUI UM PERCURSO SATISFATORIO INDICANDO DESLOCAMENTO DA ENTRADA ATÉ A OS SERVIÇOS OFERECIDOS? (RECEPÇÃO/BANHEIROS/LANCHONETE/ETC)	
( ) HÁ PASSAGEM ALTERNATIVA À CATRACA OU PORTA GIRATORIA?	
( ) POSSUI GRELHAS DE DRENAGEM?	
( ) HÁ RISCO DA RODA DA CADEIRA SE PRENDER À GRELHA?	
OBSERVAÇÃO ENTRADA:	
<b>RAMPAS</b>	
( ) PAVIMENTAÇÃO LISA	
( ) PAVIMENTAÇÃO TREPIDANTE	
( ) A RAMPA SE ENCONTRA COERENTE COM O MODELO APRESENTADO NA CAPACITAÇÃO*?	
CASO NEGATIVO, REGISTRE.	
( ) POSSUI PATAMARES NO INÍCIO E FINAL DE CADA SEGMENTO DE RAMPA?	
( ) POSSUI CORRIMÃO QUE PERMITA UMA PREENSÃO ADEQUADA?	
CASO NEGATIVO, REGISTRE.	
( ) O CORRIMÃO É DUPLO COM ALTURA ASSOCIADA DE 70cm E 92cm DO PISO?	
CASO NEGATIVO, _____ cm	
OBSERVAÇÃO RAMPAS	
<b>ESCADAS</b>	
( ) PISO LISA	
( ) PISO TREPIDANTE	
( ) O DEGRAU É DE ACESSO DESCONFORTÁVEL?	
ALTURA DOS DEGRAUS: _____ cm	
PROFUNDIDADE DOS DEGRAUS: _____ cm	
( ) AS ESCADAS ESTÃO ASSOCIADAS A RAMPAS OU A OUTROS EQUIPAMENTOS DE CIRCULAÇÃO VERTICAL?	
( ) OS DEGRAUS POSSUEM FAIXA ANTIDERRAPANTE DE COR CONTRASTANTE?	
( ) POSSUI CORRIMÃO QUE PERMITA UMA PREENSÃO ADEQUADA?	
CASO NEGATIVO, REGISTRE.	
( ) O CORRIMÃO É DUPLO COM ALTURA ASSOCIADA DE 70cm E 92cm DO PISO?	
CASO NEGATIVO, _____ cm	
( ) O CORRIMÃO POSSUI SINALIZAÇÃO TÁTIL EM SUAS EXTREMIDADES?	
OBSERVAÇÃO ESCADAS	
<b>CORRIMÃO</b>	
( ) POSSUI CORRIMÃO QUE PERMITA UMA PREENSÃO ADEQUADA?	
CASO NEGATIVO, REGISTRE.	
( ) O CORRIMÃO É DUPLO COM ALTURA ASSOCIADA DE 70cm E 92cm DO PISO?	
CASO NEGATIVO, _____ cm	
( ) O CORRIMÃO POSSUI SINALIZAÇÃO TÁTIL EM SUAS EXTREMIDADES?	
( ) O CORRIMÃO POSSUI ACABAMENTO RECURVADO NAS EXTREMIDADES?	
OBSERVAÇÃO CORRIMÃO	
<b>EQUIPAMENTOS ELETROMECANICOS</b>	
<b>PLATAFORMA VERTICAL:</b>	
( ) POSSUI COMUNICAÇÃO VISUAL NA ÁREA DE EMBARQUE?	
( ) SINALIZAÇÃO TÁTIL?	

Não considerado