

# ESTUDO SOBRE A ACEITAÇÃO DE MEDIDAS DE GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

**Deisiane Santos da Invenção**  
**Aline Carolina Prado Freire**  
**Ilce Marília Dantas Pinto**  
**Juan Pedro Moreno Delgado**  
**Silvia Camargo Fernandes Miranda**  
Universidade Federal da Bahia  
Escola Politécnica

## RESUMO

O atual trabalho é continuação de uma pesquisa desenvolvida em 2018, no campi da Universidade Federal da Bahia (UFBA) com a participação de profissionais da área de transporte e trânsito visando identificar o grau de importância das Medidas de Gerenciamento da Mobilidade (MGM) apresentadas para o deslocamento de pessoas com deficiência em universidades. A justificativa para a continuidade da pesquisa foi ouvir a opinião de estudantes com deficiência sobre a adequação das estratégias escolhidas pelos profissionais diante da realidade da UFBA com o objetivo de validar as estratégias indicadas na primeira fase da pesquisa. A análise dos resultados indicou que todas as MGM escolhidas pelos especialistas se adequam a realidade da universidade sob o ponto de vista dos estudantes com deficiência, e que além delas, deve-se fazer adequações na arquitetura da UFBA visando melhorar a acessibilidade das PCD a esta instituição.

## ABSTRACT

The current work is a continuation of a research developed in 2018, on the campus of the Federal University of Bahia (UFBA) with the participation of professionals from the transport and transit area, aiming to identify the degree of importance of the Mobility Management Measures (MGM) presented for the displacement of people with disabilities in universities. The justification for continuing the research was to hear the opinion of students with disabilities about the adequacy of the strategies chosen by the professionals in view of the reality of UFBA in order to validate the strategies indicated in the first phase of the research. The analysis of the results indicated that all the MGM chosen by the experts fit the reality of the university from the point of view of students with disabilities, and that in addition to them, adjustments should be made to the architecture of UFBA in order to improve the accessibility of the PWD to this institution.

## 1. INTRODUÇÃO

Segundo o Censo do Ensino Superior (INEP, 2018), a quantidade de estudantes com deficiência em cursos de graduação corresponde a 0,5% do total de alunos matriculados, esse baixo percentual pode resultar das dificuldades que pessoas com deficiência (PCD) encontram para se locomover tanto na cidade quanto nas Instituições de Ensino.

A falta de acessibilidade universal impede as PCD de se deslocar e acessar espaços. A inclusão de PCD nas instituições regulares de ensino contribui para a diminuição da discriminação. Para que haja essa inclusão, foram criadas legislações específicas para a inserção de PCD na sociedade.

A luta pela cidadania e direito à educação das PCD ainda é muito recente em nossa sociedade. Em 2016 foi sancionada a lei 13.409 (BRASIL, 2016), que dispõe sobre a reserva de vagas em cursos de nível técnico e superior em instituições federais de ensino para PCD. A partir dessa lei, as Instituições teriam que fazer adequações na sua arquitetura para estarem aptas a

receber esses estudantes e lhes proporcionar autonomia.

A Universidade Federal da Bahia (UFBA) é uma Instituição de Ensino Superior com aproximadamente 40 mil estudantes. O campi Salvador é composto dos campus Ondina/Federação e campus Canela. Diariamente, os estudantes precisam fazer deslocamentos entre os campi, então é importante discutir medidas para tornar esses deslocamentos o mais confortáveis possível, porém, essa facilidade nos acessos ainda não acontece.

A topografia íngreme, a falta de manutenção dos pisos e calçadas e o transporte coletivo de má qualidade são alguns dos problemas que dificultam o deslocamento dos estudantes com deficiência.

Com a reserva de vagas para PCD, o número de alunos com deficiência na UFBA vem crescendo desde o segundo semestre de 2017, principalmente quando a Resolução nº 8/2017 (UFBA, 2017) passou a vigorar. Então, entendeu-se a necessidade de fazer adequações na estrutura da universidade, além de criar ações que contemplassem os novos discentes, garantindo não só a permanência na instituição, mas também os mesmos direitos disponibilizados aos demais, pois esses têm mais direitos contemplados que os alunos PCD.

Santos e Pinto (2018), desenvolveram uma pesquisa sobre as Medidas de Gerenciamento da Mobilidade para deslocamento de PCD em universidades, avaliando-se, junto à especialistas e profissionais de transporte, quais as medidas mais importantes para tornar o deslocamento acessível e inclusivo. Nesse artigo, é dada continuidade com a avaliação das medidas, porém dessa vez, sobre a perspectiva dos estudantes com deficiência na UFBA, buscando um resultado mais próximo da realidade, ou seja, o objetivo desse trabalho é estudar a aceitação das Medidas de Gerenciamento da Mobilidade para os deslocamentos de estudantes com Deficiência nos Campi Universitários consultando a opinião do público alvo.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

O referencial teórico foi obtido a partir de coleta de dados realizada em revistas, Google Acadêmico e SciElo, livros. Nessa etapa, abordam-se os temas pessoas com deficiência na universidade, mobilidade inclusiva, acessibilidade universal e medidas de gerenciamento da mobilidade, pois entende-se que a discussão desses assuntos é importante para o desenvolvimento do trabalho. Ainda nesse capítulo, é apresentada uma breve caracterização dos espaços da UFBA.

### **2.1. Estudantes com Deficiência na Universidade**

As leis de reserva de vagas para pessoas com deficiência favorecem o ingresso de estudantes com deficiência nas universidades, mas infelizmente, a maioria das universidades não tem estrutura física adequada para receber essas pessoas. A falta de acessibilidade nas instituições de ensino pode gerar vários traumas a um estudante com deficiência e até mesmo levá-lo a desistência. Segundo a WHO (2011), para que as PCD vivam em comunidade é necessário haja suporte por meio de uma série de serviços de apoio e assistência em suas comunidades.

Diariamente, esses estudantes são obrigados a enfrentar barreiras que os colocam cada vez mais distantes do convívio social e fere o seu direito constitucional de ir e vir, garantido no artigo 5º da Constituição Federal.

“Entende-se que acessibilidade no ensino superior envolve a eliminação de barreiras arquitetônicas, pedagógicas, atitudinais e comunicações” (OLIVEIRA, 2003, p.164). Em universidades multicampi a situação pode ser ainda pior, pois além dos desafios da falta de acessibilidade dentro do campus, o aluno ainda enfrenta outras dificuldades na realização do deslocamento intercampi.

## **2.2. Mobilidade Inclusiva**

A mobilidade nos dá a ideia de movimento. Em relação à inclusão social, os seus objetivos centrais são: o acesso democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público, a acessibilidade universal e a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas (BERNARDES, 2016).

A mobilidade urbana inclusiva e sustentável [...] oferece a todo e qualquer cidadão o direito de circular pela cidade, sendo ele um idoso, pessoa com deficiência, gestante ou pessoa sem nenhuma restrição de mobilidade (ARAÚJO, 2019). “Todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos” (ONU, 1948).

Uma cidade acessível e inclusiva permite que o máximo possível de pessoas (com ou sem dificuldades de mobilidade) possam compreender e alcançar suas mais diversas funções com autonomia, economia e segurança, mas nesse trabalho será tratado da mobilidade inclusiva de pessoas com deficiência.

## **2.3. Acessibilidade Universal**

A acessibilidade é a relação entre pessoas e espaço (MELO ARAÚJO, 2011). Teixeira (2008), considera a acessibilidade como equiparação de oportunidade e afirma que a mesma deve garantir a participação do indivíduo em todas as esferas sociais, para exercer a cidadania de forma justa, sem gerar exclusão. O acesso à cidade é um direito de todos, independente de classe social, gênero ou se a pessoa tem deficiência ou não.

Entende-se acessibilidade universal ou integral como o direito de ir e vir de todos os cidadãos, inclusive daquelas pessoas com deficiências permanentes ou ocasionais, quer seja cadeirantes, deficientes visuais ou auditivos, gestantes ou idosos, e de transitar e acessar todos os espaços da cidade, prédios públicos e institucionais, de usar transporte e equipamentos públicos, como telefones, sanitários, rede bancária, etc (KALIL, 2010, p.2)

Já o Estatuto da Pessoa com Deficiência define acessibilidade como algo mais direcionado a facilitar o deslocamento de pessoas com deficiência.

acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (Brasil, 2015).

Pode-se observar que as definições de acessibilidade e acessibilidade universal relacionam modos de transporte e a facilidade de acessar espaços públicos, mas, segundo a Mobilize (2011), elas não se restringem à facilidade de acessar locais ou modos de transporte, mas também no deslocamento das pessoas pela cidade.

Além da acessibilidade universal, tem-se o conceito de desenho universal. O desenho universal consiste em projetar edificações e ambientes que sejam acessíveis à maior parte da população, independente de serem pessoas com deficiência ou não (MELO OLIVEIRA, 2013). Para o Desenho Universal, qualquer ambiente poderá ser acessado fisicamente e usado, independente da pessoa ter deficiência ou não (REIS, 2015).

A acessibilidade é um fator imprescindível para promover inclusão social, por isso, nos últimos anos surgiram leis e decretos para garantir a acessibilidade universal. Porém, segundo a WHO (2011), a adesão dessas leis ainda é baixa, mesmo nos países que já as possuem há muitos anos.

#### **2.4. Medidas de Gerenciamento da Mobilidade**

O Gerenciamento da Mobilidade (GM), foi um programa que surgiu, na década de 70, nos Estados Unidos para resolver as questões da crescente demanda por transportes e proporcionar melhoria na qualidade de vida urbana da população (PARRA, PORTUGAL, 2007).

A definição do termo Gerenciamento da Mobilidade é bastante ampla e abrange um conjunto de aspectos específicos relacionados à adequação da movimentação dos diferentes fluxos existentes em uma rede de transportes (ROCHA, 2006). Ainda, segundo o autor, o problema a ser enfrentado pelo Gerenciamento da Mobilidade varia de acordo com o ambiente e a cultura de cada local.

O princípio básico do Gerenciamento da Mobilidade é criar estratégias para o deslocamento de pessoas e de mercadorias de forma sustentável usando técnicas de engenharia e ferramentas de apoio ao campo organizacional da informação e da telemática (PORTO JUNIOR, 2002).

Nos centros urbanos, uma universidade assume um papel de Polo Gerador de Viagens (PGV), devido ao fluxo de estudantes, profissionais, pessoas em busca de lazer, mercadorias e por esse motivo é aconselhável a criação de estratégias de gerenciamento de mobilidade para campi universitários.

#### **2.5. Caracterização da Área de Estudo**

Figura 1: Localização dos campi de Ondina e Federação da UFBA na cidade de Salvador.



Fonte: GLEIZER (2019)

O campi UFBA Salvador conta com dois campi, o campus Ondina/Federação e o campus Canela. Na vizinhança estão bairros como Canela, Federação, Graça e Ondina. Além desses dois campi, a universidade possui algumas unidades dispersas e pavilhões de aulas. Os seus prédios são divididos em Faculdades, Institutos e Escolas, além de bibliotecas, prédios administrativos e bancos. Entre os prédios administrativo está o Núcleo de Apoio à Inclusão do Aluno com Necessidades Educacionais Especiais (NAPE UFBA), criado com o objetivo de eliminar as barreiras de acessibilidade e promover a inclusão de PCD na UFBA.

“A UFBA está inserida na área urbana central da cidade, em meio a uma malha urbana de alta densidade habitacional, uso do solo diversificado, topografia íngreme e vias predominantemente estreitas” (JUNIOR e MORENO, 2018, p.1). Há um problema de conexão na universidade porque existe uma cidade alta e uma cidade baixa. O relevo da região em que a instituição está localizada é bastante acidentado e esse fato causa uma grande restrição de mobilidade.

Algumas unidades da UFBA são interligadas por meio de escadas e é possível deslocar-se entre elas sem sair do campus, mas haver a presença escada é um fator que aumenta a dificuldade de deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida.

### 3. METODOLOGIA

A metodologia aplicada no estudo de caso foi dividida em duas etapas. Na primeira etapa são efetuadas duas atividades: a) análise dos dados sobre os estudantes com deficiência que são atendidos pelo Núcleo de Apoio à Inclusão de estudantes com Necessidades Educacionais Especiais (NAPE) da UFBA e a legislação que rege a reserva de vagas para este público na instituição; e b) avaliação das condições de deslocamentos intercampi de PCD por meio dos modos de transporte (a pé, veículos particulares, transporte coletivo público e transporte coletivo intercampi conhecido por BUZUFBA).

A segunda etapa partiu do resultado da pesquisa realizada por Santos e Pinto (2018), na qual foi aplicado um questionário através de um sistema de pesquisas online e gratuita chamado SURVIO a especialistas de transporte e solicitado que os respondentes atribuíssem porcentagem 1-100% às estratégias levando em consideração o grau de importância de cada uma delas para o deslocamento de PCD. No questionário foram apresentados cinco tópicos e descartou-se o menos votado como importante, além disso, foram descartadas as estratégias que tiveram mais de 50% dos votos de menos importantes. Segue o resultado na Figura 1 abaixo:

Figura 2: Estratégias de Gerenciamento da Mobilidade escolhidas pelos profissionais de transporte e trânsito como adequadas para melhorar o deslocamento de pessoas com deficiência em campi universitários

---

#### ALTERNATIVAS AO TRANSPORTE PRIVADO

---

Aumento na oferta e melhorias de transporte público.  
Redução de tarifas de passagens para estimular o uso do transporte coletivo.  
Implementar a integração das linhas de ônibus e metrô que servem aos campi.  
Cobrança de tarifas para estacionamento de veículos para desestimular o uso.

---

#### FOMENTO DE VIAGENS COMPARTILHADAS

---

Implantar um sistema de carona *carpool*, *carsharing* e *vanpool*  
Gratuidade nos estacionamentos para *carpool*  
Tarifas subsidiadas de estacionamento para veículos que fazem lotação.

---

---

**INCENTIVO DE VIAGENS A PÉ**

---

Investimento em calçadas e caminhos que favoreçam os deslocamentos a pé pelos campi da universidade

Programas de segurança para os deslocamentos de bicicleta e a pé dos usuários de transporte público

---

**DISTRIBUIÇÃO DA INFORMAÇÃO**

---

Campanhas de educação e incentivo a mudança comportamentais dirigidas aos usuários

Integração e coordenação da comunidade universitária para garantir o sucesso das ações

Campanhas de marketing sobre mobilidade

---

Fonte: SANTOS e PINTO (2018)

Na atual pesquisa, aplicou-se ao público alvo um questionário com as Estratégias de Gerenciamento da Mobilidade apresentadas na figura acima para que fossem avaliadas quais estratégias são muito adequadas, adequadas ou pouco adequadas para o deslocamento de PCD em campi universitários e, assim, obter a opinião das personagens principais envolvidas nessa questão. Por fim, com o objetivo de fazer uma abordagem qualitativa, foi realizada uma entrevista com um estudante com deficiência visual que relatou a sua experiência na UFBA, para exemplificar as dificuldades enfrentadas por um PCD na instituição.

#### **4. APLICAÇÃO DA METODOLOGIA E RESULTADOS ENCONTRADOS**

O questionário foi enviado por e-mail e grupos de WhatsApp para estudantes com Deficiência de cursos de graduação e pós-graduação da UFBA, sendo respondido por 11 (onze) estudantes. Dos respondentes, 3 (três) possuem deficiência visual, para estes, então o questionário foi aplicado por meio de ligação.

##### **4.1. Estudantes com Deficiência na Universidade**

Em janeiro de 2017, para garantir a inclusão de pessoas com deficiência no ensino superior, a UFBA determinou, por meio da resolução n°01/2017 – CAE/UFBA, os critérios para reserva de vagas para processos seletivos nos cursos de pós-graduação. Mais tarde, em julho do mesmo ano, estabeleceu-se, através da resolução n°08/2017, os critérios para garantia das reservas das vagas nos cursos de graduação.

De acordo com o NAPE, o número de estudantes com deficiência atendidos pelo núcleo cresceu significativamente após a implementação da reserva de vagas para esse público.

Antes da implementação da reserva de vagas para PCD o NAPE atendia 16 (dezesseis) estudantes com deficiência e atualmente prestam atendimento a 76 (setenta e seis).

Destes estudantes, 57 são de cursos de graduação e 19 de cursos de pós-graduação, 42 são homens e 34 são mulheres. Quanto ao tipo de deficiência dos estudantes atendidos pelo NAPE, segundo classificação feita pelo próprio núcleo, 20 estudantes possuem deficiência física, 29 possuem deficiência visual (baixa visão ou cegueira), 15 possuem deficiência auditiva (moderada ou surdez), 6 possuem deficiência intelectual, 4 possuem Transtorno do Espectro Autista e 2 possuem Altas Habilidades/Superdotação.

Esses dados são referentes ao quantitativo de estudantes com deficiência que receberam algum tipo de atendimento pelo NAPE e não sobre o total de estudantes com deficiência matriculados na UFBA. Segundo o coordenador do núcleo, a universidade ainda não tem o quantitativo geral.

## **4.2. Condições de Deslocamento na Integração entre os Campi**

É comum os estudantes da UFBA terem aula em mais de uma unidade, ou até mesmo em campus distintos, no mesmo dia. É possível fazer alguns desses deslocamentos a pé, mas existem percursos que necessitam da utilização de outros modos de transportes por causa da distância entre os campi ou em função do relevo acidentado.

### **4.2.1 Integração a pé**

Caminhar é a forma de deslocamento mais sustentável que existe, mas também é o modo de transporte que coloca o indivíduo em maior situação de vulnerabilidade e por isso, merece uma atenção especial.

Infelizmente, é comum encontrar na UFBA piso e calçadas sem manutenção, pavimentação inadequada, escadas com degraus quebrados, ausência de piso tátil para criação de uma rota acessível, iluminação insuficiente, rampas fora de norma ou sem manutenção, entre outros.

O projeto arquitetônico dos prédios da UFBA também não facilita os acessos. Os edifícios têm muitas escadas, o que é natural, porém, a precariedade do serviço de manutenção dos elevadores, não favorece o deslocamento das PCD.

### **4.2.2 Integração utilizando veículos particulares**

A problemática causada pela integração utilizando veículos particulares é a falta de vagas acessíveis para PCD e a insuficiência do número de vagas disponíveis nos estacionamentos da universidade.

Algumas unidades possuem estacionamentos que são exclusivos para funcionários, não havendo disponibilidade de vagas para estudantes. Existem ainda, estacionamentos em condições inadequadas, sem pavimentação ou com pavimentação sem manutenção, sem marcação das vagas e sem rampas.

### **4.2.3 Integração utilizando veículos de uso coletivo**

É possível fazer a integração intercampi através de transporte público coletivo por ônibus, mas a demora e a má qualidade dos ônibus são fatores que desestimulam aos usuários a optar por esse modo de transporte.

Ao fazer a integração através de ônibus, as PCD encontram barreiras como calçadas sem manutenção e sem rampas, postes e árvores no meio da calçada, falta de sinalização e piso tátil e até mesmo ônibus sem elevadores para cadeirantes ou com elevadores quebrados.

Outro fator que dificulta bastante a utilização dos ônibus são as barreiras atitudinais. Mesmo possuindo assentos preferenciais para PCD, obesidade, mobilidade reduzida, idoso ou pessoa com criança de colo e sendo um direito garantido por lei, alguns usuários dos transportes se recusam a ceder o lugar a pessoas nessas condições.

### **4.2.4 Integração utilizando transporte coletivo intercampi da UFBA - BUZUFBA**

A UFBA possui transporte coletivo próprio, o BUZUFBA. O transporte é bastante utilizado pelos estudantes, mas devido a insuficiência da frota e a escassez dos horários os veículos vivem lotados, principalmente nos horários de pico.

Os ônibus possuem elevadores para os estudantes que fazem uso da cadeira de rodas, mas os



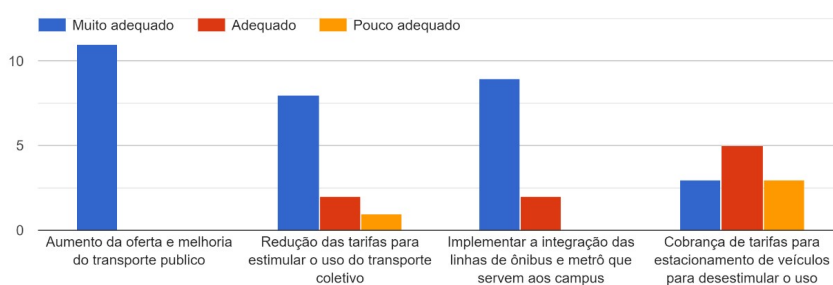
motoristas não possuem as habilidades necessárias para manuseá-las. O acesso aos pontos de ônibus onde passam os BUZUFBA também é muito difícil devido às barreiras de acessibilidade.

### 4.3. Gerenciamento da Mobilidade para Pessoas com Deficiência

A fim de medir a aceitação das estratégias para Gerenciamento da Mobilidade apresentadas como importantes para o deslocamento de estudantes com deficiência, foi apresentado ao público alvo através de um questionário, as estratégias de Gerenciamento da Mobilidade para campus universitário para que eles avaliassem se são muito adequadas, adequadas ou pouco adequadas para o deslocamento desse público na Universidade Federal da Bahia.

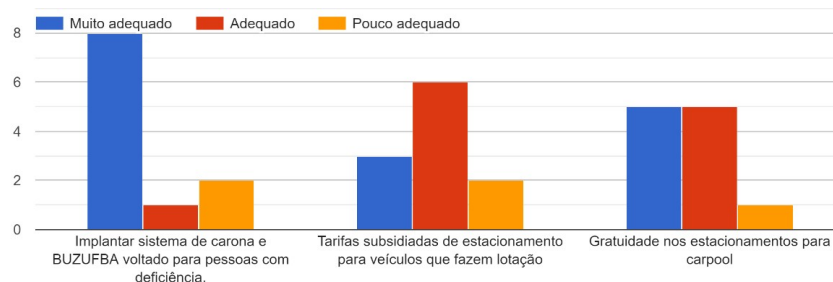
No tópico “*Alternativas aos transportes privados*” as estratégias “*Aumento na oferta e melhoria de transporte público*”, “*Redução de tarifas de passagens para estimular o uso do transporte coletivo*” e “*Implementar integração das linhas de ônibus e metrô que servem aos campi*” foram consideradas como muito adequadas para o deslocamento intercampi de pessoas com deficiência. Já a estratégia “*Cobrança de tarifas para estacionamento de veículos para desestimular o uso*” foi considerada como adequada (Figura 3).

**Figura 3:** Adequação das estratégias do tópico Alternativas aos transportes privados à UFBA



Sobre o tópico “*Fomento de viagens compartilhadas*”, a estratégia “*Implantar um sistema de carona carpool, carsharing e vanpool*” foi considerada pelos respondentes como muito adequada, “*Gratuidade nos estacionamentos para carpool*” foi considerada como adequada e a estratégia “*Tarifas subsidiadas de estacionamento para veículos que fazem lotação*” houve um empate entre ser considerada muito adequada e adequada (Figura 4).

**Figura 4:** Adequação das estratégias do tópico Fomento de viagens compartilhadas à UFBA

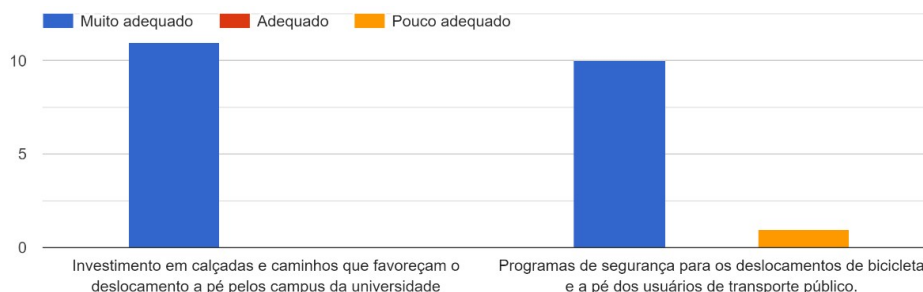


Para o tópico “*Incentivo de viagens a pé*” foram apresentadas duas estratégias, “*Investimentos em calçadas e caminhos que favoreçam os deslocamentos a pé pelos campi da universidade*”



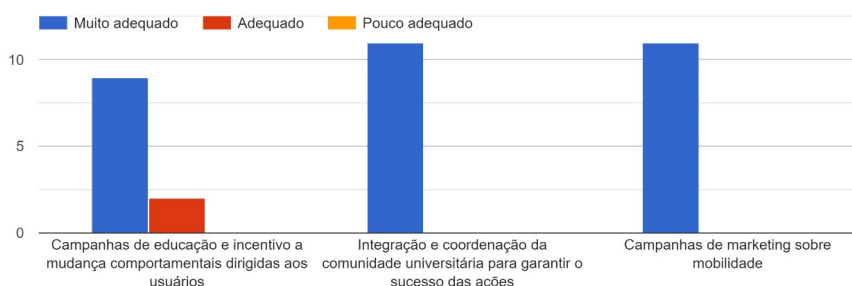
e “Programas de segurança para os deslocamentos de bicicleta e a pé dos usuários de transporte público”. Ambas foram consideradas muito adequadas (Figura 5).

**Figura 5:** Adequação das estratégias do tópico Incentivo de viagens a pé (melhorar condições de viagens não motorizadas) à UFBA



O último tópico foi “Distribuição da informação”, as estratégias apresentadas foram “campanhas de educação e incentivo a mudança comportamentais dirigidas aos usuários”, “Integração e coordenação da comunidade universitária para garantir o sucesso das ações” e “Campanhas de marketing sobre mobilidade”. Todas as estratégias foram consideradas muito adequadas à realidade da UFBA, sendo as duas últimas aprovadas por unanimidade (Figura 6).

**Figura 6:** Adequação das estratégias do tópico Distribuição da informação à UFBA



Quando perguntado se as estratégias apresentadas são suficientes para o deslocamento de pessoas com deficiência da UFBA, 54,5% dos respondentes disseram que SIM e 45,5% responderam que “Não”.

Foi solicitado aos que consideraram as estratégias como insuficientes que apresentassem outras propostas para melhoria do deslocamento na UFBA e as propostas apresentadas foram: “Segurança nos pontos de ônibus. Melhorar Sinalização”; “Melhorar o piso dos estacionamentos e calçadas, ter mais elevadores nos, principalmente nos mais antigos, muitos nem possuem”; “A UFBA não tem arquitetura acessível. É importante a implantação de piso tátil em toda universidade, fazer manutenção nos elevadores e tornar as plataformas digitais acessíveis”; “Promover cursos de formação em mobilidade e acessibilidade para os alunos, professores e servidores no geral para diminuir o preconceito existente contra as pessoas com deficiência”.

#### **4.4. Experiência de Um Estudante com Deficiência Visual na UFBA**

Ednilson Sacramento é estudante do curso de Produção Cultural na Universidade Federal da Bahia. O graduando é um homem de 59 anos, formado em jornalismo e atualmente trabalha como consultor em áudio descrição. Ele é casado, tem 2 filhas e 2 netos. O Estudante foi acometido por uma doença chamada Retinose Pigmentar que foi baixando sua visão gradativamente até que, há aproximadamente 25 anos, ele ficou totalmente cego.

Na adolescência, trabalhou como entregador de jornal para ajudar no orçamento familiar. Após concluir o ensino médio não conseguiu dar continuidade aos estudos por causa da sua baixa visão. Tentou vestibular algumas vezes, mas não teve sucesso porque a prova não era acessível.

Em 2010, conseguiu ingressar na UFBA para cursar Bacharelado Interdisciplinar em Humanidades e, em 2013, passou para o curso de Jornalismo na mesma universidade, no qual permaneceu até 2017. Recentemente reingressou na UFBA para fazer o curso de Produção Cultural.

##### **O caminho de casa até a universidade**

Salvador não tem um sistema de transporte acessível e regular e não tem sinalização adequada, então a dificuldade de Ednilson começa a partir do momento que ele sai de casa. Morador da Avenida San Martin, ele percorre aproximadamente 15km para ir até a universidade. Usuário do transporte público coletivo de Salvador, todos os dias encontra muitos desafios no deslocamento de casa até o seu destino.

##### **O deslocamento no campus de Ondina**

A maioria das aulas do jornalista são na Faculdade de Comunicação (FACOM), mas diariamente ele precisa se deslocar até outras unidades da UFBA. No seu percurso encontra uma série de barreiras e compara o deslocamento na UFBA a um campo de provas *“O meu deslocamento para chegar até a UFBA e para me deslocar dentro dela, representou para mim uma espécie de campo de provas.”*

A UFBA oferece um sistema de sinalização ínfima e por esse motivo o estudante já caiu duas vezes, mas felizmente não teve ferimentos graves. Acessar os prédios e as salas de aula também são tarefas difíceis para o Estudante, assim como encontrar banheiros e localizar bebedouros. Para uma pessoa que não enxerga, a falta de sinalização representa inúmeras barreiras. Outra barreira apontada pelo estudante são as atitudinais. Segundo Sacramento, alguns servidores têm má vontade na hora de passar informações por acharem que não é a obrigação deles orientar um estudante com deficiência. Ednilson relatou que os colegas de turma quase não falam com PCD e que várias vezes ele encontrou dificuldades para ser aceito em grupos para realizar atividades acadêmicas.

A falta de elevadores como opção às escadas também é um problema para o estudante universitário, que é agravado pela falta de corrimão, sinalização e manutenção nessas estruturas – no caso das escadas. Isso pode provocar acidentes graves para pessoas com deficiência visual. O Estudante relatou ainda, que na FACOM o acesso aos andares superiores é feito por meio de escadas, então cadeirantes não tem condições de acessar esses andares.

##### **O deslocamento intercampi**

Para realizar o deslocamento intercampi, o entrevistado relatou que faz o uso do BUZUFBA, mas para ele, embora o transporte coletivo da UFBA seja uma solução importante, sua baixa qualidade de serviço não difere muito do transporte público coletivo oferecido pela cidade de Salvador.

O entrevistado considera o deslocamento problemático porque os motoristas não são treinados para transportar estudantes com deficiência e diversas vezes teve a sua entrada no ônibus recusada sob a alegação de que uma pessoa cega não pode ser Estudante da UFBA, ou seja, por causa da deficiência visual os motoristas achavam que o entrevistado não tinha a menor chance de ser um estudante universitário. *“É como se o tempo inteiro nós tivéssemos que provar que somos estudantes universitários. Eu falo nós porque essa é uma queixa de outros colegas com deficiência.”* Situações como essas geram constrangimentos e ferem os direitos assegurados por lei a PCD, ratificando o quanto também é importante considerar os efeitos negativos das barreiras atitudinais para a acessibilidade de PCD.

## **5. CONCLUSÕES**

Com o estudo de caso, percebe-se que o número de estudantes com deficiência na UFBA cresceu após a implementação das resoluções de reservas de vagas para PCD e a tendência indica crescimento.

O objetivo principal desse trabalho foi alcançado. Todas as estratégias para Gerenciamento da Mobilidade foram consideradas “adequadas” ou “muito adequadas” para o deslocamento de estudantes com deficiência na universidade de estudada, porém, as estratégias apresentadas ainda não são suficientes, visto que a ausência de acessibilidade atitudinal, ou seja, aceitação dos professores e dos próprios colegas, ainda é muito percebida, trazendo prejuízos irreparáveis. Os respondentes também apontaram a necessidade de fazer intervenções na estrutura física da universidade e oferecer mais segurança.

É importante que universidades tenham o seu próprio plano de mobilidade urbana, ainda mais quando a quantidade de estudantes é significativamente elevada, pois podem apresentar problemas de deslocamentos similares aos enfrentados nos espaços urbanos de cidades menores.

A falta de um plano de mobilidade na UFBA é um fator que contribui para a ocorrência de dificuldades no acesso aos espaços universitários, impedimentos que se agravam quando PCD são consideradas. Vale salientar que já existe uma proposta de política de mobilidade criada pela Comissão Políticas de Mobilidade UFBA, porém a aprovação pelo Conselho Superior da Universidade (CONSUNI) e efetivação das adequações necessárias devem ser priorizadas para o atendimento das premissas básicas de uma acessibilidade universal, promovendo equiparação no Ensino Superior.

A gestão dos espaços arquitetônicos deve ter a participação da comunidade acadêmica, principalmente, da Comissão de Políticas de Mobilidade na UFBA, e o plano de mobilidade deve possuir um capítulo voltado especificamente para PCD.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- ARAÚJO, Lucas Pereira de et al. Mobilidade urbana sustentável e inclusiva: o cadeirante e a calçada na área central de Uberlândia. 2019.
- BERNARDES, Flaviane Fernandes et al. Mobilidade urbana sustentável e inclusiva: proposta de implantação

- de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). 2016.
- BRASIL. Lei Nº 13.146, de 6 de Julho de 2015. Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), Brasília, Julho 2015.
- GLEIZER, Asriel Bruno de Andrade. **PROPOSTA DE ROTACICLOVIÁRIA (ESTUDO DE TRAÇADO): SITUAÇÃO DOS CAMPI FEDERAÇÃO/ONDINA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**. Salvador, 2019.
- INEP, Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. RESUMO TÉCNICO DO CENSO DA EDUCAÇÃO SUPERIOR 2018, Brasília, 2020.
- JUNIOR, Jorge Ubirajara Pedreira; VIANA, Marcella Sgura; DELGADO, Juan Pedro Moreno. ANÁLISE DOS PADRÕES DE MOBILIDADE INTERCAMPI ATRAVÉS DA UTILIZAÇÃO DE DADOS SECUNDÁRIOS: O CASO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA EM SALVADOR, 2018.
- KALIL, Rosa Maria Locatelli; GOSCH, Luiz Roberto Medeiros; GELPI, Adriana. Acessibilidade e desenho universal: conceitos, legislação e métodos aplicáveis à arquitetura de interiores. NUTAU 2010: SEMINÁRIO INTERNACIONAL, v. 8, 2010
- MELO ARAÚJO, Marley Rosana de et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, n. 3, p. 574-582, 2011.
- MELO OLIVEIRA, Cassandra; NUERNBERG, Adriano Henrique; DA SILVA NUNES, Carlos Henrique Sancineto. Desenho universal e avaliação psicológica na perspectiva dos direitos humanos. **Avaliação Psicológica**, v. 12, n. 3, p. 421-428, 2013.
- MOBILIZE - **Diagnóstico da mobilidade urbana sustentável em capitais brasileiras**, 2011. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/estudo-mobilize-20111.pdf>> acesso em: 07 de junho de 2021.
- OLIVEIRA, Elaine Teresa Gomes de. Acessibilidade na Universidade Estadual de Londrina: o ponto de vista do estudante com deficiência. 2003.
- ONU. Declaração Universal dos Direitos Humanos. Assembleia Geral das Nações Unidas. Paris: [s.n.]. 1948.
- PARRA, Marsela Caipa; PORTUGAL, L. S. Estratégias de gerenciamento da mobilidade para um campus universitário: caso da UFRJ. In: **Anais do XXI Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes**. 2007.
- Porto Junior W., 2002. Reflexão sobre a Evolução dos Transportes, o Gerenciamento da Mobilidade Sustentável. In: V Congresso Internacional de Topografia, Santiago de Cali, Colômbia.
- REIS, Rosana Santana do. Acessibilidade a edifícios históricos de interesse turístico por pessoas com mobilidade reduzida: um estudo de exemplos representativos situados na rota acessível do Centro Histórico de Salvador. 2015.
- ROCHA, A. C. B. et al. Gerenciamento da Mobilidade: Experiências em Bogotá, Londres e alternativas pós-modernas. Pluris 2006 -2º Congresso Luso Brasileiro para o planejamento, urbanos, regional, integrado, sustentável, São Carlos, setembro 2006.
- SANTOS, Fabiane Farias; PINTO, Ilce Marília Dantas. ESTRATÉGIAS DE GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM UNIVERSIDADES, **Anais 32º Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes da ANPET**. Gramado- RS, 2018.
- TEIXEIRA, Valquiria Prates Pereira. **Acessibilidade como fator de equiparação de oportunidades para pessoas com deficiência na escola: análise de garantias legais em países da América Latina**. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
- UFBA. Resolução nº01/2017. Institui normas para procedimentos, dispõe sobre a reserva de vagas na seleção para os cursos de pós graduação da UFBA, Salvador, Janeiro 2017.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION et al. **World report on disability 2011**. World Health Organization, 2011.

---

Deisiane Santos da Invenção (d.invencao@hotmail.com)  
Aline Carolina Prado Freire (pradoaline@gmail.com)  
Ilce Marilia Dantas Pinto (ilce\_marilia@hotmail.com)  
Juan Pedro Moreno Delgado (jpyupi@yahoo.com.br)  
Sílvia Camargo Fernandes Miranda (silviamiranda12@gmail.com)