

A INFLUÊNCIA DO TRANSPORTE E DOS ESPAÇOS URBANOS NO ACESSO DE DEFICIENTES FÍSICOS À PRÁTICA ESPORTIVA

Lorena de Freitas Pereira¹

Juliana Muniz de J. Neves¹

Mariana Silva de Albuquerque²

Michele Pereira de Souza da Fonseca²

Universidade Federal do Rio de Janeiro

¹Programa de Engenharia de Transportes – COPPE

²Escola de Educação Física e Desportos

RESUMO

O presente trabalho pretende entender o impacto dos fatores relacionados aos transportes públicos e ao mobiliário urbano no acesso às práticas esportivas por cadeirantes na cidade do Rio de Janeiro. A metodologia desta pesquisa exploratória baseou-se nas informações divulgadas pelo Comitê Paralímpico Brasileiro (CPB), e na aplicação de questionários com os clubes e com um grupo de atletas de Rúgbi (modalidade paralímpica escolhida como estudo de caso). Posteriormente, foi realizado o mapeamento dos resultados obtidos. Os resultados apontam a existência de barreiras informacionais e pouca infraestrutura urbana – em especial nos bairros suburbanos – como fatores limitantes à prática esportiva e, em decorrência, ao exercício da cidadania.

Palavras-chave: Cadeirantes, Transporte Público, Mobiliário Urbano, Esporte Adaptado, Paradesporto.

ABSTRACT

This Study aims to understand the impacts of public transit and urban furniture on the access of wheelchair users at sport practice in the city of Rio de Janeiro. The methodology was based on the sports management framework presented by Brazilian Paralympic Committee (CPB), and subsequent questionnaire application completed by the clubs and a group of rugby players (Paralympic sport chosen as case study). Afterwards, the principal results were mapped. It was found that both the communication barrier and a lack of urban infrastructure – especially in suburbs – as limiting factors to the practice of sports, consequently, the exercise of citizenship.

Keywords: Wheelchair Users Public Transit, Urban Furniture, Adapted Sports and Para sports.

1. INTRODUÇÃO

Os benefícios trazidos pela prática de atividades físicas e/ou esportes são abordados na literatura sob diversas perspectivas e abrangem diferentes grupos sociais. Fatores como o desenvolvimento de habilidades motoras, aumento da autoestima e maior interação social são comumente apontados como responsáveis gerais pela melhora de qualidade de vida do indivíduo praticante. Esta premissa não é diferente se formos considerar as Pessoas com Deficiência – PcD, que segundo a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde – CIF, divulgada pela Organização Mundial da Saúde – OMS (2011) são pessoas com algum tipo de incapacidade decorrentes não apenas de limitações de estruturas do corpo, mas também por influência de fatores sociais e ambientais. Neste caso, outros fatores como uma nova inserção social, o resgate da autonomia e de boas condições psicológicas somam-se ao quadro dos benefícios relacionados a prática esportiva, conforme aponta Camargo e Napole (2005).

Segundo o Censo (IBGE, 2010) temos no Brasil mais de 45 milhões de PcD, o que equivale a 23,9% do total da população brasileira. Na cidade do Rio de Janeiro 27,487 pessoas declararam não ter autonomia para caminhar ou subir escadas. Apesar do número expressivo e de existirem no país políticas que garantam o direito das PcD à igualdade, ainda existe uma lacuna a ser preenchida entre o que é garantido nos documentos oficiais e o vivenciado na realidade. Este problema é reconhecido por Cohen (1998), que o amplia para outros países e sinaliza a carência de incentivos as atividades esportivas, seja com objetivo de recuperação, lazer ou competição.

Os resultados positivos obtidos pelos paratletas brasileiros nas últimas competições internacionais de grande importância para o esporte de alto rendimento (Jogos Pan-Americanos de Guadalajara, 2011 e Jogos Paralímpicos de Londres, 2012) estimularam a iniciativa pública e privada a desenvolver medidas voltadas para a popularização dos esportes paralímpicos e a prática de esportes/atividades físicas por pessoas com deficiência. O Comitê Paralímpico Brasileiro – CPB – é responsável por articular as organizações nacionais de cada modalidade à participação do Brasil em competições internacionais, sendo também responsável por promover a democratização do acesso de PcD à prática esportiva. Partindo desta referência, torna-se possível conhecer os locais de prática de esportes adaptados ofertados na cidade do Rio de Janeiro.

Compreendendo a importância da prática esportiva e as iniciativas que vêm despontando no cenário brasileiro, mostra-se necessário salientar que o direito a oportunidade só pode ser garantido (de forma autônoma e com qualidade), quando as condições de acesso às mesmas estiverem de acordo com as necessidades da população. Pensando em um espaço urbano constituído visando atender a todos os seus usuários, se faz necessária a preocupação com a garantia de transportes públicos e passeios que permitam o traslado e Acessibilidade Universal (Bradshaw, 1993 *apud* Mello, 2012; Duarte e Cohen, 2006). Neste sentido, o presente trabalho almeja conhecer a oferta de esportes adaptados para cadeirantes – grupo escolhido por obter grandes dificuldades em relação a locomoção. Visa observar possíveis concentrações de oferta e avaliar a influência do transporte no ingresso/permanência à prática esportiva. Para entender tais impactos com maior propriedade, almeja-se conhecer a opinião de um pequeno grupo de atletas a fim de afinar as análises às necessidades reais do indivíduos estudados.

2. METODOLOGIA

Os esforços iniciais para o levantamento de dados primários foram realizados através do contato com os centros / clubes (relacionamos ao CPB) que oferecem práticas adaptadas a cadeirantes. Posteriormente, a fim de aprofundar as análises, foi realizada a aplicação de questionários com parte de um grupo de atletas de rúgbi adaptado. A figura 1 apresenta o procedimento seguido:

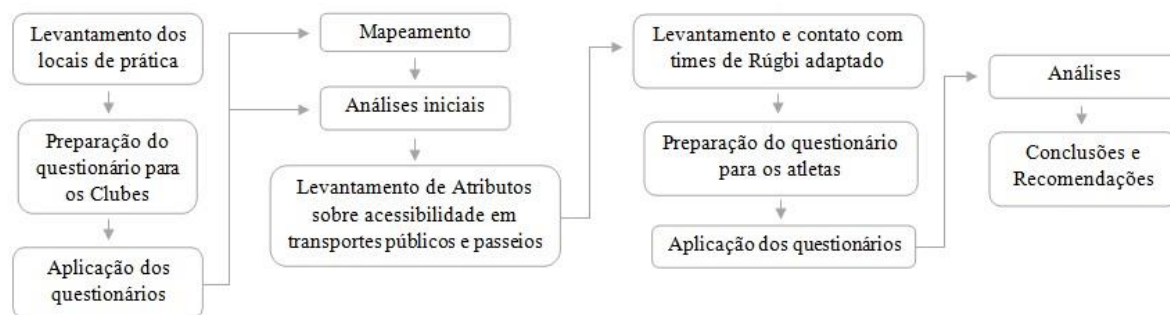


Figura 1: Procedimento proposto

O levantamento dos clubes que oferecem esporte adaptado na cidade do Rio de Janeiro foi realizado tendo como base o quadro de gestão esportiva divulgado pelo CPB (disponível em: <http://www.cpb.org.br/institucional/>). Neste estão apresentadas as federações responsáveis pelas modalidades paraolímpicas, a partir das quais se tornou possível mapear os locais de prática disponíveis, bem como os seus respectivos contatos (posteriormente utilizados na coleta de dados).

Foi então desenvolvido um questionário submetido via e-mail aos responsáveis pelos clubes listados na etapa anterior. O retorno, no entanto, foi pequeno e, com isso, o contato passou a ser então realizado por telefone. Os resultados obtidos foram analisados e mapeados, visando oferecer uma contribuição no sentido de facilitar o acesso a prática de esportes adaptados, dentro do recorte espacial da cidade do Rio de Janeiro. Considerando que esta cidade irá sediar dois importantes megaeventos esportivos mundiais (Copa do Mundo de Futebol FIFA – 2014 – e Jogos Olímpicos e Paralímpicos de verão – 2016), estudos que abordem as condições de acessibilidade para deficientes físicos mostram-se relevantes.

Posteriormente foi desenvolvido um questionário onde foi apresentada uma listagem de atributos referentes ao transporte público e ao acesso aos locais de treino. Este foi, por sua vez, aplicado a um pequeno grupo de 8 atletas. O número reduzido de respondentes se justifica por se tratar de uma amostra rara, é recorrente amostras pequenas quando se trata de estudos voltados as PcD (Cohen, 2006; Duarte, Cohen e Brasileiro, 2009; Berto e Barreto, 2011). Com isso, pretende-se possibilitar a concepção de propostas intimamente relacionadas aos anseios do grupo estudado, para, de forma inclusiva, ampliar a qualidade de vida destes indivíduos.

3. CIDADES INCLUSIVAS: EXEMPLOS BEM SUCEDIDOS E O CONTEXTO CARIOCA

O transporte é um dos fatores responsáveis por limitar a mobilidade de PcD nos centros urbanos (Bromley, 2007). O deslocamento seguro e autônomo é um aspecto de importância fundamental para a qualidade de vida e promoção da justiça social. Nesta perspectiva se destacam as características inclusivas dos sistemas de transportes públicos e do mobiliário urbano.

Nos sistemas de transportes, diversas cidades apresentam características inclusivas, tais como Barcelona (Espanha), Sidney (Austrália), Tucson (EUA), Londres (Inglaterra). A cidade de

Barcelona, por exemplo, conta com a maior parte da sua rede de transportes coletivos adaptada, contando com ônibus rebaixados com largas rampas retráteis, a rede metroviária vem sendo gradualmente adaptada desde 1992, e parte significativa do sistema ferroviário encontra-se adaptado. Londres apresenta elevado nível de acessibilidade inclusiva, contando com dois sistemas altamente adaptados, não encontrados em outras cidades: o *Trans* (ônibus rebaixados com maior capacidade para cadeira de rodas) e o *DLR* (Sistema de trens considerado totalmente adaptado) (Pereira *et al*, 2012). Entretanto, cidades e países que desfrutam de uma frota totalmente adaptada (como nos exemplos da Suécia e da cidade de Genebra - Suíça) ainda representam casos isolados a serem seguidos (Pinto, 2012).

No que confere à divulgação destas informações, é possível mencionar a cidade de Sidney, que disponibiliza através da internet o mapeamento das ofertas acessíveis; O Reino Unido oferece informações sobre a acessibilidade em rotas, terminais e pontos de parada, via internet (Transporte Direto) ou por telefone (traveline); na França a Companhia ferroviária (SNCF) disponibiliza informações tanto sobre os sistemas sobre trilhos como do transporte por ônibus, e atualmente viabiliza a consulta em tempo real através do aplicativo para Smart Phones SNCFDIRECT. Tucson, Hamburgo (Alemanha) e Suécia também divulgam as possibilidades acessíveis dos percursos via internet (Pinto, 2012; www.cityofsydney.nsw.gov.au).

No que tange a circulação pelos passeios, medidas com foco na melhoria da microacessibilidade podem ser observadas, principalmente em grandes cidades. Bogotá (Colômbia) e Nova York (EUA) sofreram uma reestruturação na área central, remodelando os espaços públicos e ampliando as áreas de circulação de pedestres (Mello, 2012; Dutra *et al* 2009). Em Sidney, bem como mencionado sobre a oferta de transportes, as rotas acessíveis no *Central Business District* são mapeadas e divulgadas via *Internet* (City of Sydney, 2003). No Brasil a cidade de Belo Horizonte iniciou, no ano de 2002, um projeto denominado *Caminhos da Cidade*, cujo objetivo (quanto ao mobiliário urbano) era a eliminação de obstáculos. A Cidade de Londrina também merece destaque pelo projeto *Calçadas para Todos (2008)*, que, assim como no exemplo anterior, busca a concepção de espaços inclusivos (Pinto, 2012).

Na cidade do Rio de Janeiro, recorte espacial deste trabalho, algumas iniciativas com vistas a melhorar a acessibilidade de deficientes físicos podem ser observadas. Nos sistemas de transportes públicos, os ônibus adaptados passaram a ser produzidos seguindo os padrões exigidos pelo Decreto 5296/04 em 2008 (disponível em: www.ande.org.br), e entraram em circulação no ano seguinte (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, corrimão, guarda corpo e cinto de segurança – encontram-se de acordo com a NBR 14022). Já no sistema metroviário as estações contam com rampas ligando a rua ao mezanino na maioria dos casos; elevadores para diferença de nível superior a 4 metros, e plataformas verticais quando inferior; e marcação de cadeira de rodas no embarque (geralmente no primeiro e no último vagão). Quatro das estações componentes do sistema (estações novas: Cantagalo, General Osório, Siqueira Campos e Cidade Nova) encontram-se com todas as adaptações apresentadas. O metrô na superfície conta com ônibus *lowentry* (disponível em: www.metrorio.com.br). 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.

Já nos passeios, é possível observar a existência de barreiras capazes de inviabilizar a passagem (ou manobra) de cadeira de rodas, o nivelamento entre a calçada e a faixa de pedestres, em alguns casos, não existe ou encontra-se mal conservados, e a pavimentação é em muitas áreas irregular e apresenta imperfeições. Considerando o aporte de investimentos provenientes da realização da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro criou o projeto *Rio Acessível*, que tem como objetivos beneficiar pessoas com mobilidade reduzida, o que inclui os cadeirantes com medidas como a correção de meio-fio, remoção de obstáculos e implantação de rampas e passagens de nível (Pereira *et al.*, 2012; Rio de Janeiro, 2012).

4. RESULTADOS

Na etapa de levantamento da oferta de esporte adaptado no Rio de Janeiro foram compiladas as federações que possuem clubes (relacionados) localizados na cidade do Rio de Janeiro. Foram listados 58 locais de prática, e destes apenas 29 respostas foram obtidas. A dificuldade em conseguir informações mostrou-se o principal empecilho para a realização deste trabalho, sinalizando parte dos problemas enfrentados pelos indivíduos interessados em ingressar na prática de esportes adaptados. Esta situação pode significar a existência de *Barreiras na Comunicação*, entendidas como “qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa” (Ministério das Cidades, 2007, p. 35). O gráfico 1 e a figura 2 que seguem, ilustram a receptividade.

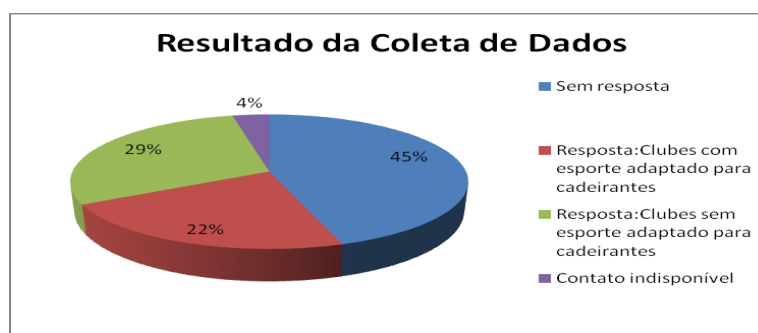


Gráfico 1: Resultado da coleta de dados.

Outra informação relevante trata da existência de quatro lojas de artigos esportivos constando como “clubes” relacionados às federações, não desenvolvendo de fato nenhuma prática esportiva. Vale também mencionar a desatualização de diversos contatos nos sites relacionados, no ano de coleta dos dados (2012). O que significa que, mesmo com a escolha do país para sede dos jogos paraolímpicos de verão, o acesso a informação ainda não é priorizado. Outras ocorrências relevantes foram: 1 clube não existe mais; em 2 clubes os contatos não estavam disponíveis; 6 clubes com contatos incorretos ou indisponíveis; nenhum local vinculado a federação de curling foi divulgado (e não se obteve resposta pelo contato da federação); e um clube mudou sua sede.

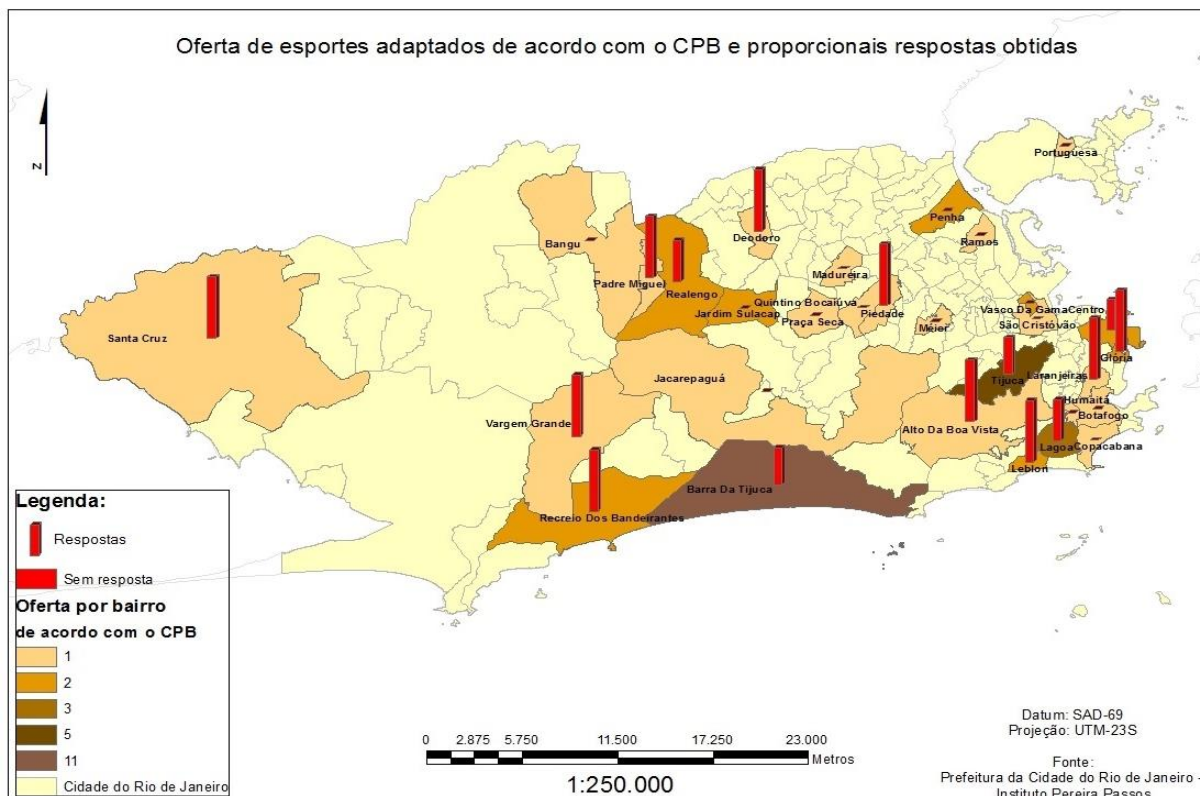


Figura 2: Respostas obtidas por bairros.

Quanto a aplicação dos questionários, nos 22 casos onde não houve resposta, foram realizadas tentativas por três dias. E nos 25 casos onde o contato foi realizado com sucesso 13 possuem atividades voltadas para cadeirantes, 12 não trabalham com cadeirantes e três não estão realizando treinos (pausa temporária).

Dos respondentes que possuem prática adaptada à cadeirantes, é possível notar que a oferta sofreu um crescimento nos últimos anos, uma vez que a maior parte das práticas adaptadas passaram a ser oferecidas a partir de 2000. Dentre estes, 5 locais possuem a sede (local divulgado) diferente do local de prática – o que significa que o indivíduo em sua pesquisa inicial localiza a oferta da atividade mais próxima ao seu local de moradia, mas na prática precisa se deslocar até outro bairro que pode ser mais distante ao previamente escolhido. A figura 3 apresenta a configuração dos locais de prática esportiva adaptada – excluindo as lojas e os espaços que não trabalham com cadeirantes, considerando os locais da realização dos treinos (e não as sedes divulgadas), e assumindo que as respostas não obtidas estivessem com as informações corretas e atualizadas em seus respectivos sites durante a coleta dos dados.

A quantidade de praticantes varia entre 10 (local com uma única modalidade – Rúgbi) até 110 (local com 4 modalidades – Basquete em cadeira de rodas, Rúgbi em cadeira de rodas, Tênis em cadeira de rodas e Handebol). Estes clubes recebem em 5 dos casos praticantes de todo estado, mostrando que a prática esportiva tem importância fundamental na qualidade de vida e autoestima, uma vez que compensa transpor todas as dificuldades para comparecer aos treinos. Neste contexto, cabe mencionar o exemplo de um jogador com pontuação considerada baixa em sua classificação funcional (mais comprometido) de um dos times de

rúgbi entrevistado, que se desloca de São Gonçalo à Barra da Tijuca em transportes públicos para poder permanecer no time.

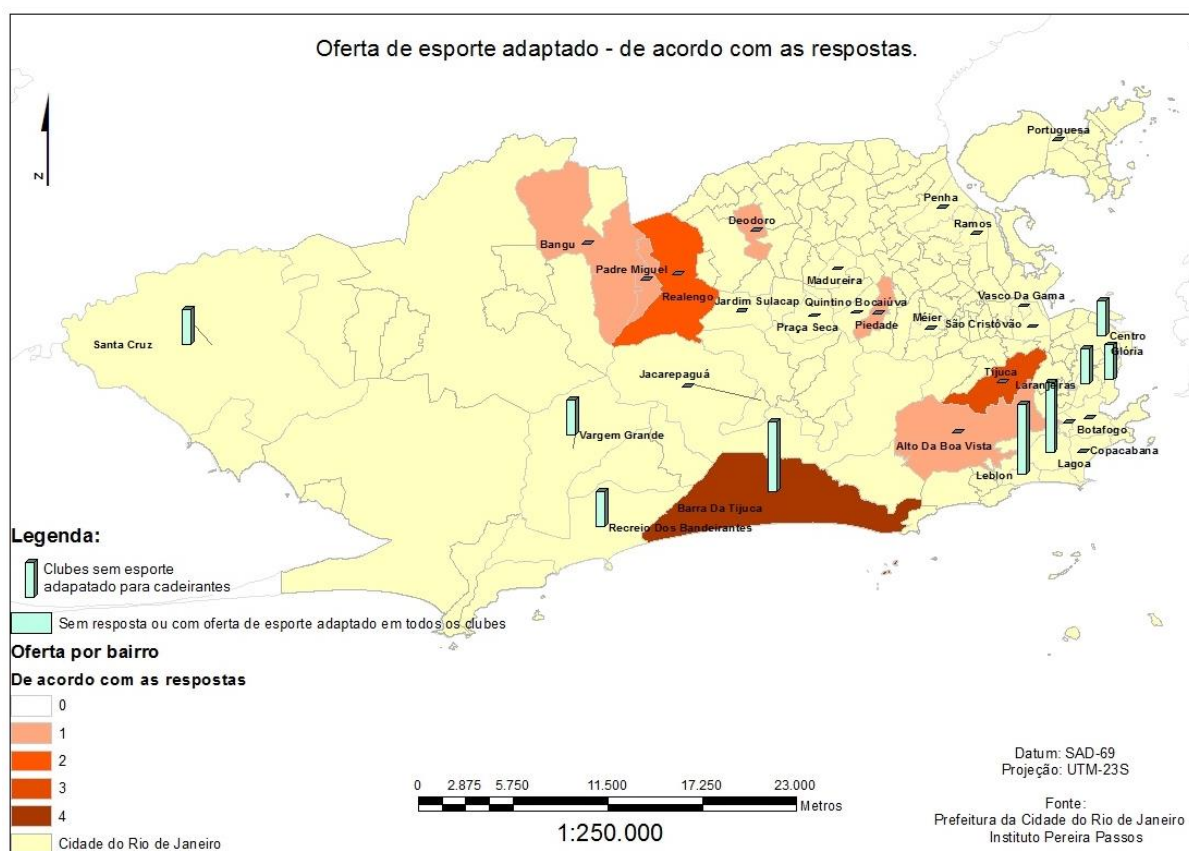


Figura 3: Oferta de esportes adaptados (de acordo com as respostas obtidas).

Devido a falta de patrocínio ou outras condições adversas, apenas 1 dos centros possui transporte especial para o percurso “casa-treino-casa”, e a falta de transportes de qualidade é apontada como a principal causa de desistências. O abandono foi considerado de mediano a elevado por 3 dos respondentes (no último ano em cinco dos casos não houve desistências, dois não souberam responder e os demais apontaram que variou entre 10 e 15 praticantes). Dos praticantes que permanecem, de acordo com os responsáveis pelas informações, transportes públicos (destaque para ônibus) são os meios mais utilizados, seguidos dos carros de passeio.

Em linhas gerais, com relação às limitações impostas pelos transportes públicos, os respondentes apontam que em muitos casos não existe desistência pois o ingresso é impedido pela distância. Para aqueles que optam por permanecer, o custo (mesmo quando utilizam automóveis) é elevado, e por vezes atrapalham o rendimento do atleta. Atribuem ao transporte pouco inclusivo a maior causa das desistências e, o tendo como aspecto fundamental ao exercício de qualquer atividade, assumem que em muitos casos sem transporte não há projeto.

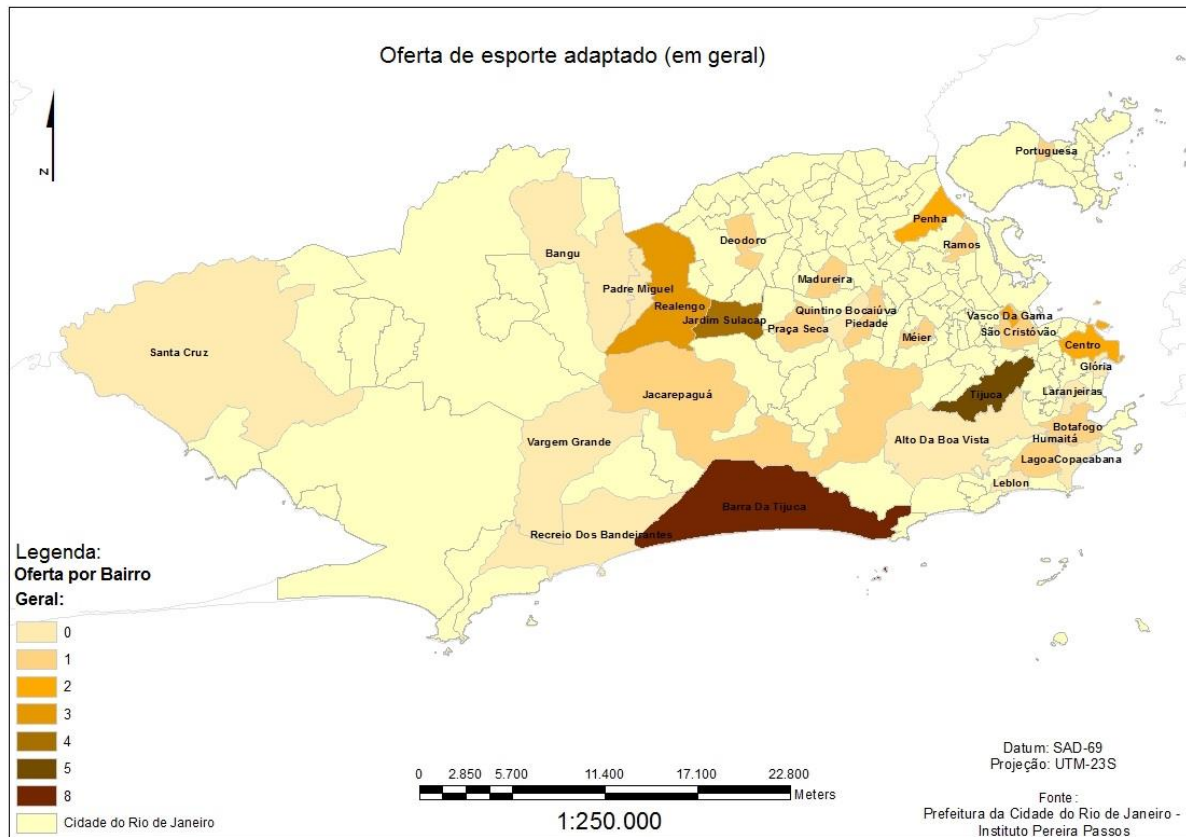


Figura 4: Oferta de esporte adaptado.

Para entender de forma mais refinada como os transportes influenciam no cotidiano e na prática esportiva, foi realizada a aplicação de um extenso questionário com um grupo de oito atletas. Neste momento foi questionada a insatisfação dos entrevistados com alguns aspectos concernentes aos sistemas de transportes públicos terrestres. Conforme apresentado no quadro 1.

Dentre os aspectos apresentados, aqueles considerados mais importantes pelos entrevistados foram a segurança para entrar e sair das estações e veículos, o equipamento específico para recebe-los nos veículos, a entrada, saída e circulação sem esforço dentro das estações e pontos de parada e o espaço para circulação sem conflito com pedestres. Outras características avaliadas como importantes pelo grupo foram o pouco esforço e o conforto para entrar e sair dos veículos, além da autonomia no acesso aos pontos de parada e veículos. Os aspectos considerados menos relevantes foram os ligados à limpeza e conservação, poluição sonora e atendimento.

Quadro 1: Descontentamento dos Atletas quanto aos sistemas de transporte públicos

Aspectos considerados	Modo	Descontentamento (%)	
		Veículos	Pontos de Parada
Segurança na entrada e saída	Ônibus	100	100
	Trem ¹	100	100
	Metrô	87,5	75
Equipamento adaptado	Ônibus	75	–
	Trem ¹	100	–
	Metrô	100	–
Entrada e saída sem esforço	Ônibus	75	100
	Trem ¹	87,5	100
	Metrô	71,43	87,5
Espaço de circulação	Ônibus	–	100
	Trem ¹	–	100
	Metrô	–	87,5
Conforto na entrada e saída	Ônibus	62,5	–
	Trem ¹	42,86	–
	Metrô	42,86	–
Autonomia ²	Ônibus	87,5	87,5
	Trem ¹	87,5	87,5
	Metrô	87,5	75
Limpeza e Conservação	Ônibus	87,5	75
	Trem ¹	71,43	71,43
	Metrô	62,5	50
Poluição Sonora	Ônibus	25	–
	Trem ¹	14,29	–
	Metrô	25	–
Atendimento	Ônibus	75	
	Trem ¹	100	
	Metrô	87,5	

¹ Um dos entrevistados nunca utilizou o modo e foi desconsiderado;

² Possibilidade de realizar o deslocamento sem ou com pouco auxílio.

Quanto aos questionamentos sobre o acesso ao local de treino, a maioria dos entrevistados sinalizou utilizar carros particulares, não podendo, portanto, fornecer avaliações do entorno.

5. EPORTES ADAPTADOS NO CONTEXTO CARIOCA

Os resultados deste trabalho comprovam as dificuldades que os cadeirantes da cidade do Rio de Janeiro possuem, tanto para acessar fisicamente os locais de prática esportiva, quanto para ter acesso a informações confiáveis sobre a oferta deste serviço. Se verifica também uma distribuição heterogênea dos centros de treinamento na cidade que em geral se localizam em parte da zona oeste – principalmente no bairro da Barra de Tijuca – e na zona norte da cidade - especialmente na Tijuca. É válido destacar que a zona oeste é uma das áreas da cidade com pior acesso por transporte público (Pereira, 2011). Já a região da Tijuca possui maior

centralidade e melhor acessibilidade, contando com metrô, trem e grande diversidade de linhas de ônibus.

Fato de relevante importância apontado pelos entrevistados é que na maioria dos casos a área de influência dos centros de treinamento é grande, atraindo cadeirantes de diferentes regiões do estado, o que caracteriza certa concentração espacial destes centros em alguns locais da cidade. No entanto, entre os praticantes prevalecem aqueles que moram na área de vizinhança do centro esportivo, o que ratifica a importância da proximidade para a realização deste tipo de prática. Ademais, entre os modos de transportes mais utilizados por essa categoria de atleta estão o carro individual e os ônibus públicos. Nesse sentido, as taxas de desistência devido às dificuldades encontradas revelam um cenário de baixa qualidade de acesso às práticas na cidade do Rio de Janeiro.

É válido ressaltar que para o ano de 2011 foram relatados: casos com mais de 10 e de 10 a 15 desistências, caso com desistência de aproximadamente 10%, cinco casos sem desistências e dois sem estimativa da quantidade de desistentes.

Os entrevistados revelaram que os sistemas de transportes públicos considerados não fornecem o suporte necessário para o pleno desenvolvimento das atividades, e foi possível observar que a maioria dos atletas acessam os treinos em seus automóveis (adaptados ou com auxílio de um motorista). Outro ponto interessante levantado é que de acordo com os bairros considerados a qualidade dos serviços é diferenciada, mostrando as disparidades espaciais no acesso às atividades.

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

De acordo com o exposto, é notório que o empecilho inicial à prática esportiva por cadeirantes é o acesso à informação. Na busca via internet, apesar do compilado de federações divulgado pelo CPB, ainda é possível encontrar páginas desatualizadas e/ou com informações que não condizem com a busca realizada. E posteriormente, o contato por telefone (a maior parte conseguida através dos sites das federações supracitadas) mostrou que diversos espaços não mais realizam os projetos divulgados; não tem informações a respeito (nos casos onde os projetos não são realizados pelo clube, e sim por iniciativas que apenas utilizam seu espaço); além dos casos onde as informações não foram fornecidas devido a problemas com a agenda dos respondentes (e neste contexto, acredita-se que por se tratar da realização de um trabalho científico, não houve receptividade).

Ainda no que tange a divulgação das informações, recomenda-se que os locais onde os treinos são realizados sejam também divulgados, uma vez que, para o ingresso na atividade a questão do traslado foi avaliada como relevante (e por vezes fundamental), e a maioria dos projetos não contam com transporte próprio.

Pensando o assunto tendo a cidade como escala, é possível concluir que o Rio de Janeiro não oferece a infraestrutura necessária para o deslocamento seguro e autônomo de cadeirantes. Este problema passa pela questão dos espaços públicos ainda pouco pensados tendo Desenho Universal como base. As condições adversas referentes à microacessibilidade podem ser observadas em toda a cidade, e em especial no subúrbio (onde a qualidade de vida, de forma geral é inferior). E neste sentido, é possível assumir que usuários de cadeira de rodas

residentes em determinadas áreas terão maior qualidade no acesso às práticas esportivas, culturais e de lazer. Isso se deve ao fato da cidade não apresentar integração necessária – levando assim a discussão não somente para a esfera do desenho urbano e dos transportes públicos, mas também da segurança e da oferta desigual de oportunidades.

À guisa de conclusão, acredita-se na necessidade do rompimento das barreiras nas comunicações. Este esforço pode ser iniciado pela melhor divulgação das informações necessárias nos sites, bem como a atualização dos mesmos. Recomenda-se que este estudo seja também atualizado, mediante ao novo quadro de projetos voltados para cadeirantes, tendo como possível desdobramento a inserção de outras deficiências. E, por se tratar de uma considerável parcela da população que ainda carece de iniciativas em favor de sua qualidade de vida, é desejável que mais estudos sejam realizados tendo as PcD como foco. E, atrelado a estes, almeja-se que mais iniciativas venham a se realizar (tendo tais esforços como base), aumento a credibilidade dos trabalhos realizados, e consecutivamente a receptividade.

Referências Bibliográficas

- ABNT (2005) *NBR 14021 – Transporte – Acessibilidade no Sistema de Trem Urbano ou Metropolitano*. Associação Brasileira de Normas Técnicas. 2ª ed. 39 p.
- ____ (2006) *NBR 14022 – Acessibilidade em Veículos de Características Urbanas para Transporte Coletivo de Passageiros*. Associação Brasileira de Normas Técnicas. 2ª ed. 17p.
- ANTP (2010) *Relatório Geral da Mobilidade Urbana 2010*. Disponível em:
http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/rltgrl10/rltgrlc.aspx?AspXPage=g_14BE83073639449F9062D13003765899:%2540%255Fx0069%255Fd1%3D1
- Berto, C. D.; Barreto, D. B. M. (2011) Pessoas com lesão medular traumática: as alterações biopsicossociais e as expectativas vividas. *Unoesc & Ciência – ACHS*, Joaçaba, v. 2, n. 2, p. 174-183.
- Brasil (2004) *DECRETO Nº 5.296 DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004*. Brasília. 17 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.
- Camargo, L. L.; Napole, N. (2005) A prática do Handebol em Cadeira de Rodas para pessoas com deficiência física. Disponível em: http://www.fefiso.edu.br/grupoestudo/orientacoes_pdf/02.pdf
- City of Sydney (2003) *CBD Access Map Sydney*. Disponível em: www.cityofsydney.nsw.gov.au
- 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.
- Duarte, C. R. S. e Cohen, R. (2006) *Manual de Convivência: você está preparado para conviver com a diferença?*. Rio de Janeiro: Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 2006. v. 1. 23p .
- Cohen, R. (1998) . *A palavra de Regina Cohen* . In: UNESCO. (Org.). *Manual Direitos Humanos no Cotidiano*. 1ed. Brasília: Minist. da Justiça, Secret Nac de Direitos Humanos, USP e UNESCO, 1998, v. 1, p. 01-04.
- Cohen, R. (2006) *Cidade, Corpo e deficiência: percursos e discursos possíveis na experiência urbana*. Rio de Janeiro: EICOS/UFRJ.
- Dutra, N. G. S., Moreira, E., Pereira Neto, W. A., Campelo, A. E. e Santiago, Z. M. P. (2009) Análise dos Critérios de Microacessibilidade a Pontos Turísticos - Caso da Região do Cariri. In: *XXIII Congresso Nacional de Ensino e Pesquisa em Transportes*. Rio de Janeiro: anpet, 2009. v. Único. p. 1-2
- FETRANSPOR (2009) *Relatório Fetranspor – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros RJ*. Nº950
- IBGE (2010) *Censo Demográfico 2010*. Disponível em:
ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/Caracteristicas_Gerais_Religiao_Deficiencia/caracteristicas_religiao_deficiencia.pdf
- Mello, A. C. V. (2012) *Mobilidade a Pé e Ambiente Urbano Favorável ao Pedestre: Condicionantes, Conceitos e Práticas de Projeto Urbano*. Rio de Janeiro, Escola Politécnica – UFRJ / Programa de Engenharia Urbana, dissertação de mestrado.
- 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>

- Pereira, L. F. (2011) *Sistema Ferroviário e Polos Geradores de Viagens: Implicações na Centralidade Local*. Monografia do curso de Geografia – UFRJ. Rio de Janeiro.
- 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.
- Pinto, C. R. S. (2012) *Análise da Mobilidade de Transportes por parte de uma Pessoa com Deficiência Física (PcD): Um Estudo de Caso na Cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado – Programa de Engenharia de Transportes, COPPE/UFRJ, 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>

Sites Consultados

- <http://www.andef.org.br/noticias/noticias82.php>
<http://www.brasil.gov.br/search?Subject%3Alist=OMS>
<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/aboutsydney/cbddisabledaccess/default.asp>
<http://www.cpb.org.br/institucional/>

Agradecimentos

As autoras gostariam de agradecer ao professor Dr. Licinio da Silva Portugal, ao CNPq e à Capes.