



PREFEITURA DE

**CAMPOS**

SECRETARIA MUNICIPAL  
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA  
E TECNOLOGIA

 **Mais  
Ciência**

# Transporte público e acesso à cidade de pessoas com deficiência assistidas pelas instituições de apoio em Campos dos Goytacazes-RJ

**Orientador(a): Leandro Bruno Santos**

Bolsista: Marcos Chagas Couto

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

2024



## SUMÁRIO

RESUMO .....	3
INTRODUÇÃO .....	4
OBJETIVOS .....	8
METODOLOGIA .....	8
RESULTADOS E DISCUSSÃO .....	9
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	30

## RESUMO

O estudo tem como objetivo analisar a mobilidade e acessibilidade urbana das pessoas com deficiência assistidas por instituições de apoio em Campos dos Goytacazes–RJ. A pesquisa visa compreender as dificuldades enfrentadas por esse público e propor estratégias que promovam um transporte mais inclusivo. A justificativa para a pesquisa reside na necessidade de garantir direitos fundamentais e promover a equidade social, evidenciada pela exclusão enfrentada por pessoas com deficiência. Os materiais e métodos utilizados incluem a coleta de dados primários por meio de questionários aplicados as instituições de apoio e a análise de dados secundários de fontes como o SIDRA/IBGE e o Portal da Transparência, a pesquisa também envolveu a leitura de bibliografias relevantes. Os resultados apontam que a falta de infraestrutura acessível e a desorganização do poder público nas políticas públicas são os principais obstáculos à mobilidade das pessoas com deficiência. As considerações finais ressaltam a importância de um planejamento urbano que priorize a acessibilidade, propondo a implementação de soluções que garantam a inclusão e a participação plena desse público na vida social e econômica da cidade. A pesquisa visa contribuir para a construção de um sistema de transporte mais justo e equitativo.

## INTRODUÇÃO

A produção espacial na cidade de Campos dos Goytacazes mostra um padrão de desigualdade espacial típico dos territórios inseridos no sistema capitalista, o que se reflete também no sistema de transporte coletivo urbano. A configuração desse sistema foi planejada segundo uma lógica que emana de uma expansão urbana desordenada, resultando na hierarquização de áreas e na priorização de determinados grupos populacionais em detrimento de outros. Áreas dotadas de maior centralidade, caracterizadas pela concentração de serviços e comércios, são consideradas de maior relevância no planejamento urbano. Em contrapartida, áreas com centralidade reduzida e menor oferta de serviços e comércios são segregadas espacialmente, o que promove a periferação desses locais e a marginalização de seus habitantes. Essa dinâmica é contraditória, pois as áreas mais distantes das centralidades estabelecidas são justamente aquelas que mais necessitam de mobilidade por meio de transportes urbanos (Balthazar, 2018).

Os principais agentes modeladores do espaço urbano são, predominantemente, o poder público e seus parceiros estratégicos, como empresários e planejadores, que frequentemente exercem um poder de influência sobre o Estado. O empresariado das redes de transporte público, por exemplo, detém um significativo poder de pressão, sendo possível observar um poderoso lobby que tende a desqualificar a aplicação de outros sistemas de transportes, promovendo o rodoviarismo como a solução única e abrangente para o país. Assim, a população, posicionada em uma posição subalterna a esses agentes, fica sujeita às decisões dominantes.

As redes de transporte, muitas vezes operando com práticas arcaicas, atuam de acordo com seus próprios interesses de acumulação, utilizando estratégias empresariais voltadas para a eficiência econômica individual. Isso evidencia a necessidade da atuação do Estado como planejador, gestor e fiscalizador do setor, através de instituições que coordenem as operações de diferentes capitais na cidade. Atualmente, poucas cidades e regiões no Brasil dispõem de uma autarquia dedicada ao planejamento e à gestão dos transportes coletivos. A ausência de tais instituições compromete a transparência das operadoras de ônibus, a equidade na remuneração dos prestadores de serviço e a qualidade geral do serviço oferecido ao usuário.

Todas as formas de mobilidade estão interligadas com a divisão social e territorial do trabalho e os modos de produção, que configuram o espaço em suas

diversas escalas. Para nosso estudo é crucial distinguir entre mobilidade urbana e mobilidade cotidiana. Mobilidade é definida como a capacidade de movimentação e deslocamento de indivíduos, bens ou informações dentro de um espaço determinado. No entanto, é essencial compreender que a noção de mobilidade vai além do deslocamento físico, abrangendo também suas causas e consequências. No contexto urbano e de transporte, a mobilidade é entendida como a facilidade e eficiência com que pessoas e mercadorias podem se deslocar em um ambiente, levando em consideração a interação entre diversos modos de transporte, a acessibilidade a serviços e a infraestrutura disponível.

A mobilidade urbana refere-se aos deslocamentos dentro dos ambientes urbanos, abordando a interação entre os sistemas de transporte público e privado e sua organização em uma rede integrada que visa promover a acessibilidade e eficiência nos centros urbanos. Esse conceito analisa como a estrutura física da cidade, incluindo a disposição de vias e zonas de uso misto, influencia os padrões de deslocamento. O transporte público, nesse contexto, desempenha um papel fundamental ao facilitar o acesso a oportunidades de trabalho, lazer, saúde e cultura, essenciais para a reprodução social dos indivíduos. Contudo, essa dinâmica pode ser influenciada por agentes modeladores do espaço urbano, cujas decisões, muitas vezes guiadas por interesses de expansão urbana dispersa e lucro imobiliário, podem comprometer uma lógica social inclusiva (Balbim; Krause; Linke, 2016).

As cidades brasileiras enfrentam desafios significativos para superar as influências das estruturas de poder locais e regionais, como o capital imobiliário, os proprietários fundiários, os rentistas e os empresários de transporte público, que frequentemente comprometem a eficácia dos planos diretores, dificultando o planejamento urbano e resultando em uma urbanização dispersa que prejudica a implementação adequada do transporte público (Silveira; Cocco, 2010). Os empresários do setor de transporte público frequentemente atribuem suas dificuldades financeiras à insuficiente alocação contínua de recursos pelo Estado e a uma taxa de lucro considerada inadequada, o que limita o reinvestimento no sistema. Essa busca por eficiência econômica muitas vezes leva ao fracionamento do capital do setor, comprometendo a mobilidade urbana e a qualidade do serviço, mesmo diante de regulamentações que geralmente não são suficientemente rigorosas para conter essas práticas. O transporte desempenha um papel crucial na configuração urbana, orientando a expansão das cidades em direção às áreas atendidas por redes de transporte. Os interesses dos agentes envolvidos no setor, que inclui operadores,

planejadores e investidores, exercem uma influência considerável sobre as direções e padrões de crescimento urbano. No entanto, paradoxalmente, o setor de transporte público não atrai investimentos substanciais, uma vez que os investidores frequentemente direcionam seus capitais para empreendimentos com rápida maturação e altos retornos financeiros.

Ainda assim, para a realização plena do sistema capitalista, é imperativo o desenvolvimento de meios de transporte coletivos. Esses meios são essenciais para proporcionar à força de trabalho as condições necessárias para a reprodução do capital, mas apresentam baixa rentabilidade e requerem investimentos de longo prazo. Fazendo com que, mesmo com a sua importância, o sistema de transporte urbano coletivo seja frequentemente negligenciado pelos empresários, que priorizam investimentos mais lucrativos e de retorno imediato. Esse desinteresse revela um conflito intrínseco com a preservação de estruturas arcaicas, como a propriedade privada da terra, que limita a racionalização da mobilidade urbana e resulta em elevação dos custos associados a ela (Silveira; Cocco, 2013).

Processos de produção do espaço urbano, liderados por incorporadores e proprietários fundiários, têm promovido uma dispersão significativa do espaço urbano. Esse fenômeno é impulsionado pela busca de novos locais com atributos que valorizem esses espaços, contrastando com a concentração pontual que afeta negativamente a operação dos serviços de transporte público. O ser humano desempenha um papel crucial nesse contexto, sendo tanto agente quanto sujeito da lógica das redes e sua dinamização espacial.

As redes operam por meio de conexões em diversas escalas, moldando as estruturas espaciais e temporais conforme sua abrangência e acesso. Este acesso é regulado por uma lógica estratégica na qual agentes sociais dominantes, que detêm poder técnico e capacidade de aplicação, exercem influência sobre a produção espacial. Os indivíduos afetados por essa produção são frequentemente excluídos das decisões hierárquicas que impactam diretamente suas vidas. Por exemplo, uma rede de transporte pode proporcionar mobilidade a um indivíduo enquanto restringe a mobilidade de outro. O confronto entre essas redes e os indivíduos resulta na extinção de formas espaciais antigas e na emergência de novas configurações espaciais, as quais podem impactar na acessibilidade de toda a população, incluindo as pessoas com deficiência (Balthazar, 2018).

Acessibilidade é a capacidade de indivíduos, independentemente de suas características físicas, sensoriais ou cognitivas, de acessar e utilizar de forma equitativa

os recursos e serviços disponíveis em um ambiente. A acessibilidade não deve ser vista apenas como um conjunto de ajustes técnicos ou adaptações superficiais, mas sim como um princípio fundamental de justiça social e inclusão. Ela demanda uma reavaliação sistemática das estruturas e práticas existentes para garantir que todos os cidadãos possam exercer plenamente seus direitos e participar das oportunidades sociais e econômicas sem discriminação. No contexto de transporte urbano, a acessibilidade se manifesta na adequação dos espaços, infraestrutura e sistema para que sejam compatíveis com uma gama diversificada de necessidades e capacidades dos usuários, incluindo as pessoas com deficiência (Cunha, 2010).

Segundo o Estatuto da Pessoa com Deficiência, lei federal n.º 13.156 de 2015, Art. 46, "o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso". Mas não é isto que vemos na prática, a acessibilidade para pessoas com deficiência é profundamente comprometida pelas deficiências estruturais e funcionais presentes nas redes de transportes públicos, refletindo um quadro de desigualdade que se manifesta em múltiplas dimensões. O impacto dessas deficiências não se restringe apenas à barreira física do acesso, mas se estende a uma série de obstáculos que interagem e reforçam a exclusão sistêmica.

A infraestrutura de transporte frequentemente carece de adaptações adequadas para atender às necessidades de pessoas com deficiência, refletindo uma ausência de planejamento com foco na acessibilidade universal. As cidades, em geral, apresentam barreiras físicas significativas, como a falta de elevadores e caminhos adaptados para cadeirantes e deficientes visuais, evidenciando a predominância de um planejamento espacial urbano que não adota uma lógica social inclusiva. As políticas de transporte carecem de adequação e, conseqüentemente, a acessibilidade não é priorizada nas decisões de planejamento e investimento em infraestrutura, o que compromete a qualidade dos ambientes urbanos e afeta desproporcionalmente as pessoas com deficiência. A falta de regulamentação rigorosa e fiscalização efetiva agrava a situação, criando barreiras físicas e institucionais que limitam a mobilidade dessas pessoas. Além disso, a escassez de dados e pesquisas detalhadas sobre as necessidades específicas de mobilidade das pessoas com deficiência restringe a formulação e implementação de soluções eficazes, perpetuando uma visão limitada que desconsidera as múltiplas dimensões da deficiência e suas implicações para a mobilidade (Balbim; Krause; Linke, 2016).

A superação dos desafios associados à mobilidade e acessibilidade no transporte público urbano demanda uma reavaliação profunda dos paradigmas de planejamento e desenvolvimento espacial. É imperativo que o Estado exerça um papel mais robusto e proativo na regulamentação e supervisão do setor de transporte. Isso envolve não apenas a imposição de padrões mais rigorosos de qualidade e acessibilidade aos operadores de transporte, mas também a integração das necessidades diversas dos usuários no processo de planejamento. Para alcançar uma inclusão plena e equitativa, é fundamental reconfigurar as redes de transporte, levando em conta a acessibilidade universal. Isso implica em projetar e implementar soluções de transporte que atendam a todas as pessoas, incluindo aquelas com deficiência, garantindo que o sistema de transporte não apenas atenda às exigências legais, mas também promova a equidade e a justiça social. A criação de um ambiente urbano que favoreça a inclusão e a acessibilidade deve ser vista como um objetivo central no planejamento das redes de transporte público (Silveira; Cocco, 2013).

## **OBJETIVOS**

O objetivo central desta pesquisa é analisar a mobilidade e a acessibilidade urbana das pessoas com deficiências que recebem assistência de instituições de apoio em Campos dos Goytacazes/RJ, com uma ênfase particular no sistema de transporte público urbano. A análise abrange também as práticas espaciais relacionadas ao consumo, trabalho, lazer e acesso a serviços públicos, como saúde e educação.

A pesquisa visa, de forma específica, investigar a oferta e as características do transporte público coletivo no município em relação às necessidades de mobilidade e acessibilidade das pessoas com deficiência. Outro aspecto importante é a avaliação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor do município, visando às necessidades específicas das pessoas com deficiência e as particularidades da configuração territorial de Campos dos Goytacazes. Além disso, a pesquisa busca identificar as áreas da cidade onde esses indivíduos trabalham e acessam bens e serviços, bem como os meios de transporte que utilizam para tais deslocamentos.

## **METODOLOGIA**

Entre os procedimentos metodológicos adotados, realizamos o levantamento da bibliografia específica com o objetivo de embasar a discussão teórica e conceitual sobre

o transporte público coletivo urbano, a mobilidade e a acessibilidade, focando especialmente no tema da pesquisa, que visa às pessoas com deficiência e seu acesso às centralidades da cidade de Campos dos Goytacazes. Após a seleção das bibliografias, procedemos às leituras e ao fichamento das obras, registrando as principais ideias e contribuições dos autores.

Também foi feita a coleta de dados primários a partir de instituições que prestam assistência a pessoas com deficiência, como a APAPE, APOE, APAE e o Educandário para Cegos, além do IMTT e CIDAC. Além disso, foram levantadas informações e dados secundários por meio do SIDRA/IBGE e do Portal da Transparência. A análise também abrangeu legislações e normas federais, estaduais e municipais, incluindo o Plano de Mobilidade Urbana Municipal e o Plano Diretor de Campos dos Goytacazes.

Elaborou-se um questionário composto por 26 perguntas, com tempo médio de aplicação de 15 minutos, estruturado em cinco tópicos principais: Dados Gerais da Instituição, Infraestrutura e Acessibilidade, Financiamento e Apoio Governamental, Mobilidade Urbana e Acesso, e Desafios e Propostas. Este questionário foi desenvolvido para ser aplicado a diretores e coordenadores de instituições de apoio a pessoas com deficiência, com o objetivo de compreender o universo de atendimentos realizados e gerar dados que proporcionem um panorama abrangente dessas instituições.

Foram realizadas tentativas de contato semanalmente com as instituições selecionadas para a pesquisa, utilizando diferentes meios, como e-mails, WhatsApp, Instagram e visitas presenciais. Contudo, diversas dessas tentativas revelaram-se improdutivas, dificultando o avanço na obtenção de dados e informações relevantes para o estudo.

Ao longo dos meses, também realizamos reuniões de orientação quinzenais para acompanhar as atividades do projeto. Nestas reuniões, discutimos a bibliografia lida, dificuldades encontradas nas leituras, principais ideias e questões levantadas pelas leituras bibliográficas, bem como planejamento das visitas nas sedes das instituições, entre outros temas.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

O sistema de transporte coletivo em Campos dos Goytacazes exemplifica a desigualdade espacial típica de áreas urbanas inseridas no contexto capitalista, caracterizada por uma expansão urbana desordenada que favorece as áreas centrais,

onde estão concentrados os serviços, em detrimento das áreas periféricas, que mais necessitam de transporte. A mobilidade urbana, fundamental para o acesso a oportunidades e serviços, e a mobilidade cotidiana, que se refere às rotinas diárias de deslocamento, são frequentemente comprometidas por práticas de planejamento e gestão que priorizam interesses privados em detrimento das necessidades sociais. A influência de agentes como o poder público e empresários no planejamento urbano resulta em uma redução na qualidade e equidade dos serviços de transporte público. A ausência de instituições dedicadas ao planejamento e gestão eficaz do transporte, aliada a práticas empresariais focadas no lucro, frequentemente culmina em serviços deficientes, prejudicando especialmente a acessibilidade para pessoas com deficiência.

A acessibilidade constitui um princípio essencial de justiça social, demandando uma reavaliação das estruturas urbanas para garantir que todos os indivíduos possam exercer seus direitos e participar de maneira plena na vida social e econômica. No entanto, as deficiências estruturais e a ausência de regulamentação rigorosa comprometem o acesso das pessoas com deficiência ao transporte público. Para superar tais desafios é imprescindível que o planejamento urbano e as políticas de transporte integrem a acessibilidade como uma prioridade central, promovendo uma inclusão equitativa e a justiça social em todos os níveis da sociedade.

Para que a acessibilidade em Campos dos Goytacazes seja verdadeiramente eficiente e inclusiva, abrangendo todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência, é essencial que o poder público assuma um compromisso concreto com a transformação dessa realidade. Isso implica no cumprimento rigoroso da legislação vigente, na fiscalização efetiva de sua implementação e na adoção de medidas robustas e eficazes que promovam a inclusão, garantindo que o sistema de transporte atenda às diversas necessidades da população. Além disso, é fundamental promover uma mudança na percepção social em relação às pessoas com deficiência, contribuindo para a construção de uma cultura mais inclusiva, uma vez que barreiras atitudinais, como a falta de aceitação e credibilidade nas capacidades dessas pessoas, ainda prevalecem. O poder público deve demonstrar um comprometimento genuíno com a causa, assegurando que as decisões tomadas sejam voltadas para a melhoria das condições de vida das pessoas com deficiência, garantindo-lhes o pleno exercício de seus direitos, assim como a qualquer outro cidadão.

Além dos procedimentos descritos na metodologia, realizamos um levantamento detalhado sobre a localização e os contatos das instituições que apoiam as pessoas com deficiências em Campos dos Goytacazes. Sendo tentado contato com

Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAIE), Associação de Pais de Pessoas Especiais (APAPE), Associação de Proteção e Orientação aos Excepcionais (APOE), Educandário para Cegos - Serviço de Assistência São José Operário, Centros de Atenção Psicossocial (CAPS), Centros de Referência de Assistência Social (CRAS), e Centros de Referência Especializados de Assistência Social (CREAS).

Diversos desses contatos revelaram-se lentos e pouco produtivos, sendo a Secretaria de Saúde de Campos dos Goytacazes o principal foco de dificuldades. Quanto ao responsável pelos Centros de Atenção Psicossocial (CAPS), foco inicial da pesquisa, houve extrema dificuldade em obter informações claras sobre a obtenção de dados relativos a pessoas com deficiência. O processo foi marcado por encaminhamentos de setor em setor, resultando em uma demora de quase dois meses para a conseguirmos uma resposta inicial, após houve a realização de uma reunião com a subsecretaria. Durante essa reunião, foi informado que a secretaria não possuía dados concretos, apenas estimativas, o que representou um obstáculo significativo para a continuidade do estudo. Adicionalmente, no setor de Saúde Mental, enfrentamos dificuldades, incluindo a falta de resposta a uma solicitação para aplicar um questionário com a coordenadora do CAPS Infantil. Nos CAPS, houveram dificuldades para se conseguir um diálogo direto com os coordenadores, o que limitou a aplicação dos questionários para compreender a realidade dos assistidos pelas aquelas instituições.

Foi realizado um contato com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Humano e Social, por meio do setor de Vigilância, com o objetivo de obter dados sobre as pessoas com deficiência assistidas pelos serviços do CRAS e CREAS. Após a assinatura de um termo de compromisso para a utilização dos dados, a secretaria nos retornou em menos de uma semana com um relatório completo contendo informações sobre as pessoas com deficiência inseridas nos serviços oferecidos. No entanto, esses dados não puderam ser utilizados, pois era necessário integrados as informações das outras instituições de apoio, o que dificultou a construção de um universo mais robusto e específico para uma melhor compreensão das instituições de apoio às pessoas com deficiência, antes de tentarmos um contato direto com essas pessoas.

Para fortalecer a colaboração com as instituições previamente envolvidas em nossa pesquisa, como APAIE, APOE, APAPE e o Educandário para Cegos, realizamos uma nova visita a essas entidades. Durante esta visita, entregamos pessoalmente um banner informativo que apresenta um mapa detalhando os fluxos das pessoas entrevistadas anteriormente em direção às respectivas instituições. Essa ação visou não apenas compartilhar os resultados de nossa pesquisa, mas também estreitar os laços com essas

organizações e contribuir para a compreensão dos padrões de deslocamento dos usuários em relação às suas localizações.

Tentou-se estabelecer contato com as empresas de transporte coletivo da cidade com o objetivo de aplicar um questionário voltado para compreender a realidade das empresas sobre acessibilidade e mobilidade urbana. No entanto, esse esforço revelou-se improdutivo, uma vez que os e-mails enviados não foram respondidos, impossibilitando a obtenção de informações essenciais para a pesquisa. Todos esses desafios impactaram diretamente na coleta de dados, dificultando a análise da realidade das pessoas com deficiência no município.

Também participamos de eventos, como o XVI Congresso Fluminense de Iniciação Científica e Tecnológica, com apresentação de banner, 3ª Hackatona IMTT - Mob 4.0, e a I Mostra de Educação, Ciência, Tecnologia, Inovação e Empreendedorismo visando à comunicação com o público e a comunidade científica para apresentar e realçar o nosso projeto, além de buscar críticas construtivas.

Um trabalho de campo foi conduzido em múltiplos locais estratégicos da cidade de Campos dos Goytacazes, incluindo hospitais, bancos, rodoviárias, o Mercado Municipal, espaços culturais, parques, shoppings, universidade e igrejas. O objetivo foi avaliar as condições reais de acessibilidade desses ambientes e realizar a documentação fotográfica das infraestruturas presentes, com vistas a uma análise detalhada das barreiras enfrentadas por pessoas com deficiência. Serão apresentadas, na sequência, algumas das fotografias realizadas durante o trabalho de campo, acompanhadas de sua respectiva localização e uma breve descrição dos elementos observados.

O Hospital São José está localizado na Estrada do Açúcar, S/N, no distrito de Goytacazes. Com base na figura 1, evidencia-se que o Hospital São José, incluindo a sua entrada de emergência, não possui pisos diferenciados para deficientes visuais, conforme exigido pelo Artigo 370, Inciso I, do Plano Diretor de Campos dos Goytacazes (2020).

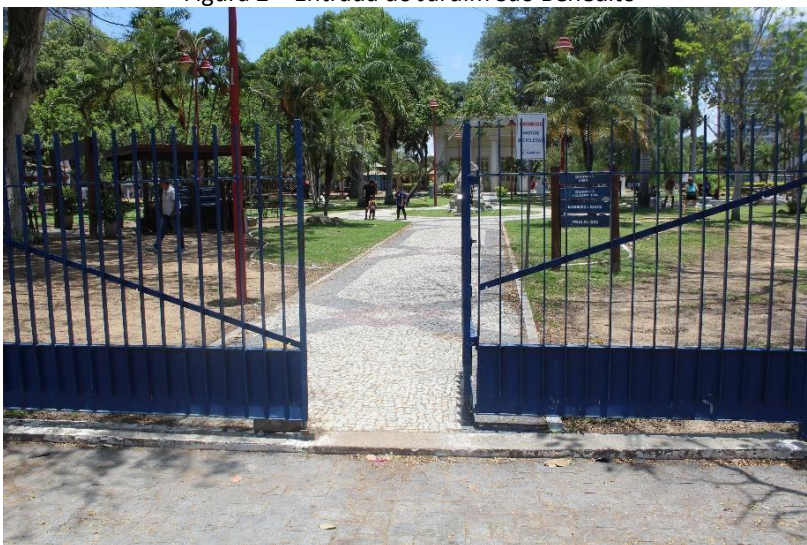
Figura 1 – Entrada de Emergência do Hospital São José



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Praça Nilo Peçanha, conhecida como Jardim São Benedito, está localizado na Rua Conselheiro Otaviano, 2-18 - Centro. A figura 2 mostra que a entrada da praça não possui pisos diferenciados para deficientes visuais.

Figura 2 – Entrada do Jardim São Benedito



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Rodoviária Roberto Silveira está localizada na Avenida José Alves de Azevedo, 259 - Centro. Na figura 3, observa-se que a rodoviária dispõe de pisos diferenciados para deficientes visuais. No entanto, observa-se que a manutenção inadequada compromete a integridade desses pisos, resultando em sua deterioração parcial e, conseqüentemente, na redução da efetividade das medidas de acessibilidade.

Figura 3 – Ponto de Ônibus da Rodoviária Roberto Silveira



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

Há uma rampa para pessoas com deficiência está localizada no cruzamento entre a Avenida José Alves de Azevedo (Beira Valão) e a Rua Conselheiro Otaviano, no Centro. A fotografia demonstra que a rampa localizada na calçada se encontra significativamente desgastada, o que dificulta a mobilidade de pessoas com deficiência, frequentemente impedindo seu uso adequado. Tal situação contraria as diretrizes estabelecidas no Artigo 10 do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022).

Figura 4 – Rampa para pessoas com deficiência em um cruzamento movimentado



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Praça Nilo Peçanha, conhecida como Jardim São Benedito, está localizado na Rua Conselheiro Otaviano, 2-18 - Centro. A figura 5 demonstra como as calçadas em torno da localização do parque encontram-se significativamente degradadas, dificultando a mobilidade de pessoas com deficiência, frequentemente impedindo seu uso adequado. Tal situação contraria as diretrizes estabelecidas no Artigo 10 do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022).

Figura 5 – Calçada do Jardim São Benedito



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

O Hospital São José está localizado na Estrada do Açúcar, S/N, no distrito de Goytacazes (figura 6). As calçadas no entorno do hospital encontram-se significativamente degradadas, dificultando a mobilidade de pessoas com deficiência, frequentemente impedindo seu uso adequado. Tal situação contraria as diretrizes estabelecidas no Artigo 10 do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022).

Figura 6 – Ponto ao lado do Hospital São José



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

O Ponto das Vans ao lado da Rodoviária Roberto Silveira está localizada na Rua Siqueira Campos, 610-616 – Centro (figura 7). Nota-se que a calçada adjacente ao ponto de vans carece de pisos táteis direcionais e de alerta, assim como de rebaixamentos adequados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como para o acesso de veículos motorizados.

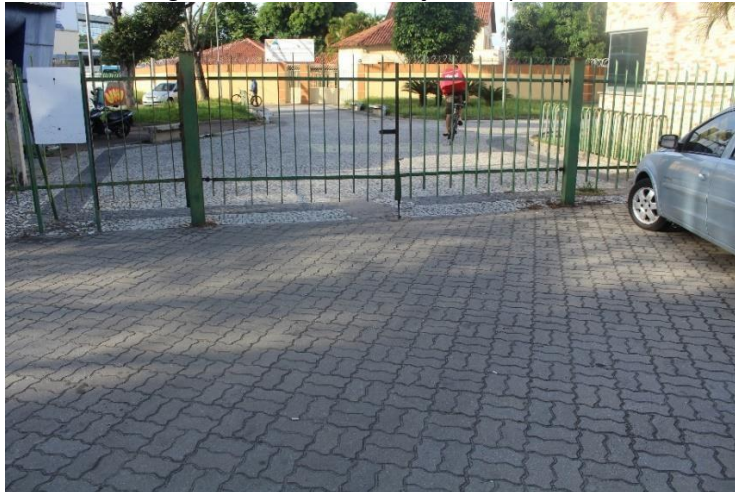
Figura 7 – Ponto das Vans ao lado da Rodoviária Roberto Silveira



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Praça da República está localizada na Rua Saldanha Marinho - Centro. A figura 8 evidencia que as calçadas que direcionam para a praça carecem de pisos táteis direcionais e de alerta, assim como de rebaixamentos adequados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como para o acesso de veículos motorizados.

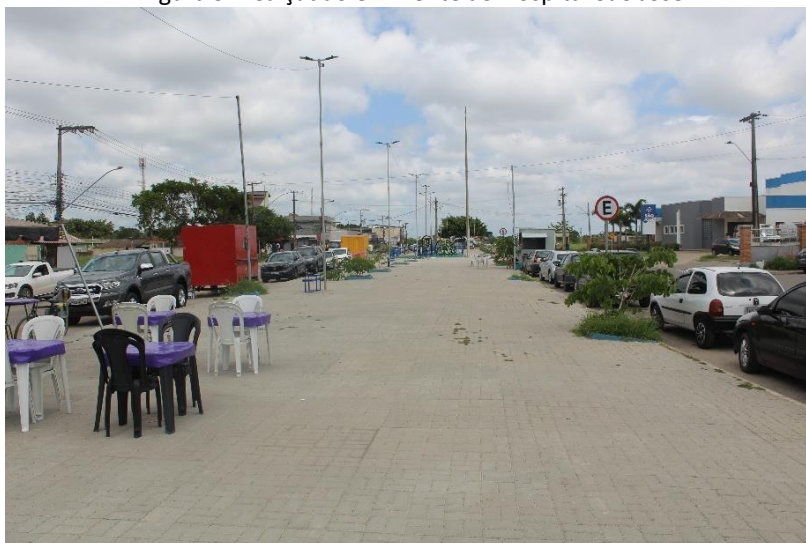
Figura 8 – Entrada da Praça da República



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

O calçadão em frente ao Hospital São João está localizado na Estrada do Açúcar, S/N, no distrito de Goytacazes. A figura 9 evidencia que todo o calçadão carece de pisos táteis direcionais e de alerta, assim como de rebaixamentos adequados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como para o acesso de veículos motorizados. Esta situação diverge das exigências do Artigo 23, Parágrafo Único, do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022).

Figura 9 – Calçadão em frente ao Hospital São José



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

O ponto de ônibus ao lado do Hospital São João está localizado na Estrada do Açúcar, S/N, no distrito de Goytacazes. A 10 evidencia que o ponto de ônibus se encontra em estado de desgaste significativo, apresentando condições inseguras para pessoas com deficiência, devido ao difícil acesso e à inadequação das estruturas para atender às suas necessidades. Essa situação contrasta com as diretrizes estabelecidas no Artigo 31 do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022), que determina a reavaliação e remodelação dos pontos de ônibus com o objetivo de aprimorar a mobilidade da população, aumentar a segurança e garantir o respeito às pessoas com deficiência. A norma visa proporcionar uma infraestrutura adequada que facilite o embarque e desembarque de forma acessível e segura, o que não é visto nesta situação.

Figura 10 – Ponto ao lado do Hospital São José



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

O ponto de ônibus ao lado do Educandário para Cegos está localizado na Rua Caldas Viana, 212 - Parque Califórnia. A figura 11 evidencia que o ponto de ônibus apresentando condições inseguras para pessoas com deficiência, devido ao difícil acesso e à inadequação das estruturas para atender às suas necessidades.

Figura 11 – Ponto ao Educandário para Cegos



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

O ponto de ônibus em frente da Cidade da Criança está localizado na Avenida 28 de Março, 216-338 - Centro. A figura 12 evidencia que o ponto de ônibus apresentando condições inseguras para pessoas com deficiência, devido ao difícil acesso e à inadequação das estruturas para atender às suas necessidades.

Figura 12 – Ponto em frente da Cidade da Criança



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Câmara Municipal de Campos está localizada na Avenida Alberto Torres, 553, Parque Leopoldina. Na figura 13, vemos que o acesso à Câmara Municipal é feito exclusivamente por escadas, o que dificulta o acesso de pessoas com deficiência e, em alguns casos, impede o ingresso de pessoas que utilizam cadeiras de rodas. Essa condição está em desacordo com os Artigos 3 e 4 da Lei 10.098 (2000), que determinam que o planejamento e a urbanização de vias públicas, parques e demais espaços de uso público devem ser concebidos e executados de maneira a garantir acessibilidade a todas as pessoas, incluindo aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida. Além disso, estabelece que as vias públicas, parques e demais espaços de uso público existentes, bem como suas instalações de serviços e mobiliário urbano, devem ser adaptados de forma prioritária para assegurar a mais ampla acessibilidade.

Figura 13 – Escadaria da Câmara Municipal de Campos



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Praça do Liceu está localizada na Rua Gil de Góis, 287-275, Centro (figura 14). O acesso à praça, que está em um nível rebaixado, é feito exclusivamente por escadas, o que dificulta o acesso de pessoas com deficiência e, em alguns casos, impede o ingresso de pessoas que utilizam cadeiras de rodas.

Figura 14 – Escadaria da Praça do Liceu



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Universidade Federal Fluminense – Polo Campos está localizada na Rua José do Patrocínio, 71, Centro. A fotografia 15 revela que há alguns locais no campus que o acesso é feito exclusivamente por escadas, o que dificulta o acesso de pessoas com deficiência e, em alguns casos, impede o ingresso de pessoas que utilizam cadeiras de rodas.

Figura 15 – Universidade Federal Fluminense - Polo Campos



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

O parquinho de brinquedos do calçadão em frente ao Hospital São João está localizado na Estrada do Açúcar, S/N, no distrito de Goytacazes. A figura 16 evidencia que o parquinho localizado no calçadão não dispõe de brinquedos adaptados para pessoas com deficiência.

Figura 16 – Brinquedos no Calçadão em frente ao Hospital São José



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

Observações semelhantes foram feitas em outras localidades visitadas durante este trabalho de campo, onde os parquinhos também carecem de equipamentos acessíveis. Esta situação contraria o artigo 4, Parágrafo único, disposto na Lei 10.098 (2000), que estabelece que, no mínimo, 5% dos brinquedos e equipamentos de lazer existentes nesses espaços devem ser adaptados e identificados, sempre que tecnicamente possível, para garantir sua utilização por pessoas com deficiência, incluindo aquelas com deficiência visual ou mobilidade reduzida.

A Praça Nilo Peçanha, conhecida como Jardim São Benedito, está situada na Rua Conselheiro Otaviano, 2-18, no Centro. Na figura 17, observa-se que o banheiro infantil do jardim não apresenta quaisquer condições de acessibilidade, tanto no interior das instalações sanitárias quanto em seus acessos externos, o que dificulta o uso por pessoas com deficiência. Esta situação infringe o Artigo 6 da Lei 10.098 (2000), que determina que os banheiros públicos existentes ou a serem construídos em parques, praças, jardins e espaços livres públicos devem ser acessíveis e conter, no mínimo, um sanitário e um lavatório em conformidade com as especificações das normas técnicas da ABNT.

Figura 17 – Banheiro Infantil no Jardim São Benedito



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

As vagas de estacionamento ao redor da Cidade da Criança estão localizadas na Rua José do Patrocínio, Rua Santo Afonso e Rua Praça Alzira Vargas, no Centro. Na figura 18 vemos que, nas imediações da Cidade da Criança, não há áreas de estacionamento reservadas para pessoas com deficiência. Esta situação contraria o Artigo 7 da Lei 10.098 (2000), que estipula que todas as áreas de estacionamento de veículos situadas em vias ou espaços públicos devem reservar vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas com deficiência ou com dificuldade de locomoção.

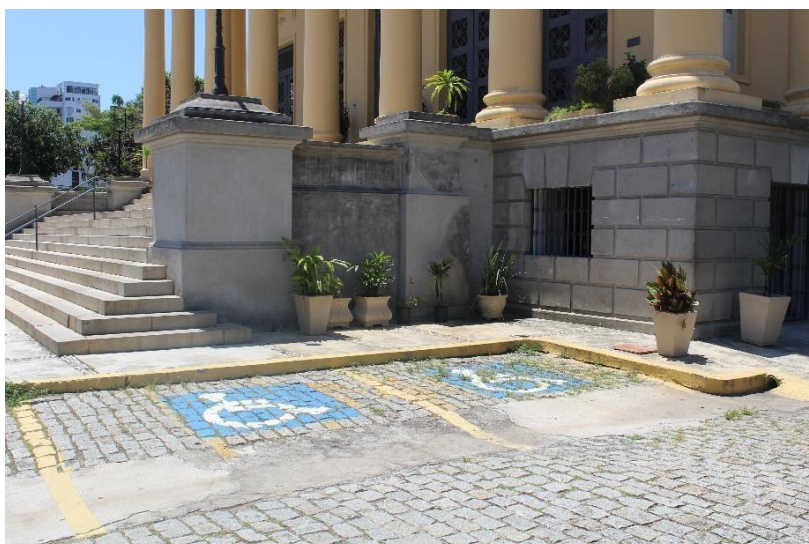
Figura 18 – Vagas de estacionamento na Cidade da Criança



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Câmara Municipal de Campos está localizada na Avenida Alberto Torres, 553, Parque Leopoldina (figura 19). A Câmara Municipal dispõe de vagas de estacionamento demarcadas para pessoas com deficiência, localizadas próximas à sua entrada principal. Durante o trabalho de campo, constatou-se que alguns edifícios públicos também possuem vagas demarcadas, o que representa um avanço positivo. No entanto, essa prática não é universalmente observada em todos os prédios públicos e é quase nula nas vias urbanas da cidade.

Figura 19 – Vagas de estacionamento destinadas as pessoas com deficiência na Câmara Municipal de Campos



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

Há um semáforo inteligente está localizado no cruzamento da Rua Conselheiro Otaviano com a Rua Doutor Lacerda Sobrinho (figura 20). Neste local foi se observado que não há nenhum aviso sonoro emitido pelo semáforo para que sirva de guia de travessia para as pessoas com deficiência visual. Essa situação contraria o disposto no Artigo 9 e no Parágrafo Único da Lei 10.098 (2000), que estabelece que os semáforos para pedestres instalados em vias públicas devem ser equipados com um mecanismo que emita um sinal sonoro suave, intermitente e não estridente, ou com um mecanismo alternativo que sirva como guia ou orientação para a travessia de pessoas com deficiência visual, especialmente em locais onde a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via o exijam. Além disso, os semáforos instalados em vias de grande

circulação ou que proporcionem acesso a serviços de reabilitação devem obrigatoriamente estar equipados com tal mecanismo sonoro para a orientação dos pedestres.

Figura 20 – Semáforo inteligente



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

O Ponto das Vans ao lado da Rodoviária Roberto Silveira está localizada na Rua Siqueira Campos, 610-616 – Centro. A figura 21 mostra que as vans não são projetadas para facilitar o acesso ao seu interior por pessoas com deficiência, o que dificulta e, em muitos casos, inviabiliza o uso desse tipo de transporte público pelas pessoas com deficiência. Tal situação está em desacordo com o Artigo 5 da Lei 10.048 (2000), que determina que todos os veículos de transporte coletivo fabricados após doze meses da publicação da Lei devem ser planejados para facilitar o acesso de pessoas com deficiência. Ademais, o Parágrafo 2 do mesmo artigo estabelece que os proprietários de

veículos de transporte coletivo em uso à época teriam um prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação da Lei, para realizar as adaptações necessárias para garantir o acesso facilitado dessas pessoas, o que não é visto na cidade de Campos dos Goytacazes.

Figura 21 – Ponto das Vans ao lado da Rodoviária Roberto Silveira



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

A Rodoviária Roberto Silveira está localizada na Avenida José Alves de Azevedo, conhecida também como Beira Valão, 259 – Centro. Na figura 22, vemos que os ônibus estão equipados com mecanismos de acessibilidade, como elevadores para pessoas com deficiência.

Figura 22 – Ônibus na Rodoviária Roberto Silveira



Fonte: Marcos Chagas Couto (2024)

No entanto, é notório que muitos motoristas não recebem a devida instrução para operar esses dispositivos, e frequentemente demonstram relutância em parar para permitir o embarque de pessoas com deficiência. Além disso, há resistência por parte de alguns da população em permitir que o motorista realize o procedimento de embarque, contribuindo para a exclusão dessas pessoas. Essas práticas, observadas na cidade de Campos, dificultam significativamente o uso do transporte público por pessoas com deficiência, comprometendo a efetividade das políticas de acessibilidade. A Lei 10.048 (2000), no Artigo 5, determina que todos os veículos de transporte coletivo fabricados após doze meses da publicação da Lei devem ser planejados para facilitar o acesso de pessoas com deficiência. Ademais, o Parágrafo 2 do mesmo artigo estabelece que os proprietários de veículos de transporte coletivo em uso à época teriam um prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação da Lei, para realizar as adaptações necessárias para garantir o acesso facilitado dessas pessoas, o que não é visto na cidade de Campos dos Goytacazes.

Ficou evidente a desorganização nos órgãos do poder público, acompanhada por uma comunicação insuficiente entre as secretarias, o que dificultou significativamente a implementação de políticas públicas integradas e eficazes, especialmente aquelas direcionadas às pessoas com deficiência. A ausência de diálogo e de troca de dados e informações entre esses setores comprometeu a eficácia das ações governamentais nesse contexto. Torna-se, portanto, essencial estabelecer uma articulação mais sólida entre as secretarias municipais e as instituições de apoio, visando uma coordenação eficiente para a aplicação e fiscalização dos direitos das pessoas com deficiência. A criação de um órgão responsável pela centralização de informações e dados relacionados às pessoas com deficiência, como o CIDAC, por exemplo, é fundamental, considerando que atualmente essas informações não estão disponíveis no município.

Esta pesquisa teve como objetivo contribuir significativamente para a geração de dados e informações essenciais para a possível melhoria do sistema de transporte público coletivo, com ênfase na mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência. Através da coleta e análise de dados primários e secundários, foi possível construir uma base para entender as lacunas existentes e as necessidades não atendidas no sistema atual, proporcionando um subsídio fundamental para que o poder público de Campos dos Goytacazes se atente de fato às demandas dessa população com deficiência. O estudo das práticas existentes e das especificidades das demandas das pessoas com deficiência oferece informações valiosas sobre como aprimorar e otimizar

o sistema de transporte, tornando-o mais inclusivo e eficiente, para que todos os cidadãos, independentemente de suas limitações, possam utilizá-lo com segurança e conforto. Além disso, a pesquisa visa permitir que a Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes identifique estratégias e políticas eficazes para resolver problemas específicos, promovendo um sistema de transporte que atenda de maneira adequada às variadas necessidades da população. Dessa forma, a pesquisa não apenas contribui para a melhoria contínua do transporte público coletivo, mas também para a construção de uma cidade mais acessível e equitativa para todos os seus habitantes.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha. **Cidade e Movimento - Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília, IPEA : IDTP, 2016. Disponível em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160905\\_livro\\_cidade\\_movimento.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf). Acesso em: 1 jul. 2024.

BALTHAZAR, Bruno Da Silva. **A espacialidade da rede de transporte público e a centralidade em Campos dos Goytacazes**. VI Semana de Geografia, Campos dos Goytacazes, 2018. Disponível em: <http://semanadageografiauffcampos.sites.uff.br/wpcontent/uploads/sites/473/2019/03/A-ESPACIALIDADE-DA-REDE-DE-TRANSPORTEP%C3%9ABLICO-E-A-CENTRALIDADE-EM-CAMPOS-DOS-GOYTACAZES.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2024.

BRASIL. Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. **Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 nov. 2000. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10048.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10048.htm). Acesso em: 07 de julho de 2024.

BRASIL. Lei nº 10.098, de 19 de novembro de 2000. **Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 nov. 2000. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm). Acesso em: 07 de julho de 2024.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 6 jul. 2015. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm). Acesso em: 08 de julho de 2024.

CUNHA, Hermeneilce Wasti Aires Pereira. **A pessoa com deficiência no espaço urbano de São Luís: (Des) caminhos para formalização da inclusão**. Caminhos da Geografia, Uberlândia, v. 11, n. 33, p. 76-90, Mar/2010. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16059>. Acesso em: 27 mar. 2024.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. Lei Complementar nº 015, de 07 de janeiro de 2020. **Institui o novo plano diretor do município de Campos dos Goytacazes e dá outras providências.** Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, RJ, 7 jan. 2020. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/c/campos-dos-goytacazes/lei-complementar/2020/2/15/lei-complementar-n-15-2020-institui-o-novo-plano-diretor-do-municipio-de-campos-dos-goytacazes-e-da-outras-providencias#>. Acesso em: 07 de julho de 2024.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. Lei nº 9.137, de 11 de abril de 2022. **Institui o Plano De Mobilidade Urbana Sustentável De Campos Dos Goytacazes/Rj.** Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, RJ, 11 abr. 2022. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/c/campos-dos-goytacazes/lei-ordinaria/2022/914/9137/lei-ordinaria-n-9137-2022-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-campos-dos-goytacazes-rj>. Acesso em: 07 de julho de 2024.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. Lei nº 8.120, de 09 de dezembro de 2009. **Dispõe sobre a Política Municipal de Acessibilidade de Pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no Município de Campos dos Goytacazes e dá outras providências.** Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, RJ, 9 dez. 2009. Disponível em: [https://www.camaracampos.rj.gov.br/images/legislacao/leismunicipais/servicosocial/L ei-8.120.pdf](https://www.camaracampos.rj.gov.br/images/legislacao/leismunicipais/servicosocial/L%20ei-8.120.pdf). Acesso em: 07 de julho de 2024.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 7. ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giralddi. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. Estudos Avançados**. 79. ed. São Paulo, USP, 2013. v. 27, p. 41-53. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/issue/view/5480>. Acesso em: 19 jul. 2024.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giralddi. **INTERAÇÕES ESPACIAIS, TRANSPORTE PÚBLICO E ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. 1. ed. São Paulo, 2010. v. 12, p. 63-81. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/issue/view/24>. Acesso em: 19 jul. 2024.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2005.