

REVISTA  
**DESAFIOS**

ISSN: 2359-3652

V.12, n.2, 2025 – DOI: [http://dx.doi.org/10.20873/2025\\_ENEPEA\\_v12n2.14](http://dx.doi.org/10.20873/2025_ENEPEA_v12n2.14)

**PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE  
MOBILIDADE NAS PESQUISAS ORIGEM-DESTINO:  
AVANÇOS E LACUNAS NA MOBILIDADE URBANA**

PEOPLE WITH DISABILITIES AND MOBILITY RESTRICTIONS  
IN ORIGIN-DESTINATION RESEARCH: ADVANCES AND GAPS  
IN URBAN MOBILITY

*PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y RESTRICCIONES DE  
MOVILIDAD EN LA INVESTIGACIÓN ORIGEN-DESTINO:  
AVANCES Y BRECHAS EN LA MOVILIDAD URBANA*

**Megan Fratoni Ribeiro**

Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual de Londrina em andamento. E-MAIL: [megan.fratoni.ribeiro@uel.br](mailto:megan.fratoni.ribeiro@uel.br) ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-4559-7620>

**Ana Luiza Favarão Leão**

Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa Associado UEL/UEM de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo E- MAIL: [analuizafavarao@gmail.com](mailto:analuizafavarao@gmail.com) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0914-0937>

**Milena Kanashiro**

Pos doutorado PosARQ/UFSC; Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento/UFPR E-MAIL: [milena@uel.br](mailto:milena@uel.br) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8796-4237>

---

## RESUMO:

A mobilidade urbana desempenha um papel primordial na qualidade de vida dos cidadãos e impacta na exclusão socioespacial. Para alcançar a acessibilidade universal, um objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é imprescindível uma mudança no planejamento urbano, considerando aspectos sociais, políticos, econômicos e ambientais. A pesquisa Origem-Destino (OD) domiciliar surge como ferramenta essencial para subsidiar decisões governamentais baseadas em demandas populacionais. Este estudo objetiva analisar pesquisas OD na caracterização da população com deficiência. A estratégia metodológica foi o estudo de caso, sendo realizado um levantamento das pesquisas OD que baseiam Planos de Mobilidade Urbana e sistematização das diferentes variáveis em cada perfil da população com deficiência, bem como uma comparação das abordagens utilizadas. Os resultados apontam que 41.67% das pesquisas OD ainda não contemplam deficiências e, nas que o fazem (58,33%), há grande divergência de abordagens, desde a terminologia até as diferentes deficiências levantadas. Conclui-se que não há uma representação satisfatória dessa parcela da sociedade, o que prejudica o acesso à cidade. As principais contribuições deste estudo consistem na identificação de lacunas para investigações futuras, bem como na sugestão de aprimoramentos na abordagem metodológica das pesquisas OD objetivando representar a diversidade existente dentro da população com deficiência.

**PALAVRAS-CHAVE:** pesquisa origem-destino; acessibilidade; pessoas com deficiência.

---

---

## ABSTRACT:

*Urban mobility plays a key role in citizens' quality of life and impacts socio-spatial exclusion. To achieve universal accessibility, an objective of the National Urban Mobility Policy, a change in urban planning is essential, considering social, political, economic and environmental aspects. The household Origin-Destination (OD) survey appears as an essential tool to support government decisions based on population demands. This study aims to analyze OD surveys on the characterization of the population with disabilities. A case study was developed collecting OD surveys that based Urban Mobility Plans and systematization of the different variables in each profile of the population with disabilities, as well as a comparison of the approaches used. The results demonstrated that 41.67% of OD surveys still do not contemplate disabilities and, in those that do, there is great divergence of approaches, from terminology to the different disabilities considered. In conclusion, there is no satisfactory representation of this social group, which hinders access to the city. The main contributions of this study consist of identifying gaps for future investigations, as well as suggesting improvements in the methodological approach within the population with disabilities.*

**KEYWORDS:** origin-destination research; accessibility; people with disabilities.

---

## RESUMEN:

*La movilidad urbana influye significativamente en la calidad de vida de los ciudadanos y la exclusión socioespacial. Alcanzar la accesibilidad universal, objetivo de la Política Nacional de Movilidad Urbana, requiere un cambio en la planificación urbana, considerando dimensiones sociales, políticas, económicas y ambientales. La encuesta Origen-Destino (OD) es una herramienta crucial para decisiones gubernamentales basadas en necesidades reales. Este estudio tiene como objetivo analizar cómo se aborda la caracterización de la población con discapacidad en encuestas OD. La estrategia metodológica fue el estudio de caso, con levantamiento de investigaciones basadas en Planes de Movilidad Urbana, sistematizando variables de perfiles poblacionales con discapacidad y comparando enfoques metodológicos. Los resultados muestran que el 41,67% de las investigaciones OD no incluyen la discapacidad, mientras que en el 58,33% restante hay divergencias en terminología y clasificación de deficiencias. Se concluye que la representación de personas con discapacidad es insatisfactoria, dificultando su acceso a la ciudad. Este estudio identifica brechas en investigaciones actuales y propone mejoras metodológicas para garantizar una representación adecuada de la diversidad dentro de esta población, contribuyendo al desarrollo de políticas de movilidad inclusivas.*

**Palabras clave:** Encuesta Origen Destino; accesibilidad; personas con discapacidad.

---

## INTRODUÇÃO

A mobilidade nas cidades é fator determinante na qualidade de vida dos cidadãos (Brasil, 2015). O modelo atual de planejamento e gestão da mobilidade urbana, que direciona seu foco e investimentos para a fluidez do trânsito de automóveis, reforça uma dependência pelos veículos individuais motorizados e um ciclo insustentável de demanda por espaço (Carvalho, 2016). Além dos impactos na poluição atmosférica, visual e sonora (Santos, 2014), esse modelo está relacionado ao aumento dos congestionamentos, das fatalidades no trânsito, do tempo de deslocamento e do aumento do sedentarismo entre a população, à medida que desestimula o uso de modais ativos (Southworth, 2005).

Faz-se necessária uma mudança no sistema de mobilidade urbana brasileiro, com uma nova concepção das políticas alinhadas ao desenvolvimento sustentável, com objetivo final de que todos os cidadãos tenham acesso aos bens e serviços da cidade, gerando o menor impacto possível ao meio ambiente (Miranda, 2010). Adotar essa mudança de perspectiva acarreta abordar critérios antes desconsiderados no tema da mobilidade urbana. É necessário ampliar o foco para além do tráfego veicular e na infraestrutura rodoviária e voltar-se também para questões sociais, políticas, econômicas e ambientais, condicionantes da mobilidade urbana (Brasil, 2015).

Nesse contexto, em 2012, é instituída a Lei Federal nº 12.587, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com objetivo de contribuir para o enfrentamento do quadro insustentável da mobilidade nas cidades brasileiras. A lei busca impulsionar um planejamento urbano que promove o desenvolvimento das funções sociais da cidade e o bem-estar da população de maneira sustentável e inclusiva (IPEA, 2012). Entre as diretrizes definidas pela PNMMU estão: o desenvolvimento sustentável, a equidade no transporte público, e a acessibilidade universal ao sistema de mobilidade urbana, principalmente para as pessoas que possuem mobilidade reduzida, visando promover a plena utilização da cidade pela população e diminuir os espaços de exclusão. Além de diretrizes, também foram criados instrumentos de efetivação dessa política, entre eles, o Plano de Mobilidade Urbana (PMU), que passa a ser obrigatório para obtenção de recursos federais para os municípios acima de 20 mil habitantes e outros definidos na lei.

Tendo em vista que compreender a situação atual da mobilidade urbana é essencial para delinear o futuro, uma das etapas na elaboração de um PMU é o diagnóstico. Esta tem como objetivo levantar, sistematizar e analisar dados dos sistemas de mobilidade urbana, gerando um panorama não apenas da dinâmica dos deslocamentos, mas também da sua situação econômica, política, técnica e social. A partir dessa compreensão, a gestão pública pode traçar ações estratégicas promovendo um desenvolvimento real pautado em dados. Nesse sentido, as pesquisas origem-destino (pesquisas OD) são ferramentas chave para

um diagnóstico eficiente. Seu propósito é identificar a distribuição espacial e temporal das demandas de deslocamento em uma região ou cidade específica e, se realizadas periodicamente, permitem analisar a evolução da dinâmica de deslocamento da população (Brasil, 2015).

De acordo com o Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, existem diversos tipos de pesquisas de origem-destino, cada uma com suas próprias aplicações e resultados específicos, que podem ser adotados a depender dos objetivos e dos recursos disponíveis. Dentre elas, a mais completa e, por consequência, mais dispendiosa, é a pesquisa origem-destino domiciliar, que representa a ferramenta mais importante para o planejamento da mobilidade urbana. Essa pesquisa, se feita abordando o conteúdo mínimo recomendado, oferece uma visão dos principais padrões de movimentação da população, referentes a um dia útil comum, juntamente ao perfil socioeconômico do entrevistado.

Considerando que indicadores socioeconômicos, como renda, idade, gênero, deficiências, raça, entre outros, são fatores condicionantes da mobilidade urbana (Brasil, 2015), estes são essenciais para se traçar um perfil de mobilidade da população. Existe uma relação intrínseca entre as condições sociais das pessoas e sua capacidade de deslocamento nas cidades (Brasil, 2015). No caso das pessoas com deficiência, fatores como acessibilidade física e disponibilidade de transporte adaptado desempenham um papel crucial na mobilidade desses indivíduos, podendo restringir seu acesso a direitos, sejam eles relacionadas ao trabalho, à educação, aos serviços ou ao lazer (Andrade e Linke, 2017).

Um grande marco de afirmação da inclusão e acessibilidade da pessoa com deficiência na sociedade foi a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2006. Esta Convenção visa garantir os direitos humanos e liberdades fundamentais de todas as pessoas com deficiência, promovendo também o respeito à sua dignidade, definindo que:

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (Brasil, 2009, art. I).

No parâmetro nacional, a Convenção foi ratificada com status de emenda constitucional em 2008 e baseou a Lei Brasileira de Inclusão (LBI), também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, de 2015. A Lei Brasileira contempla, além dos direitos da população com deficiência, os das pessoas com mobilidade reduzida, trazendo a seguinte definição:

Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução

efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso (Brasil, 2015, cap. I, art. 3, inc. IX).

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2022, 18,6 milhões de brasileiros com 2 ou mais anos de idade viviam com alguma deficiência, o que é equivalente a 8,9% da população com esta faixa etária (IBGE, 2023, p. 3). A falta de infraestrutura adequada e políticas inclusivas nega a essas pessoas o pleno exercício de sua cidadania e o direito à cidade em si. A acessibilidade universal é indispensável para o desenvolvimento sustentável e beneficia toda a população, não apenas as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Diante disso, outro avanço legal em escala nacional em defesa dos direitos das pessoas com deficiência é a própria Política Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelece a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade como elemento obrigatório a ser contemplado nos PMU.

Apesar destes avanços da legislação, o grande déficit de infraestrutura adaptada à acessibilidade evidencia que o poder público municipal falha na aplicação de medidas que garantam infraestrutura necessária (Andrade e Linke, 2017) e possivelmente no próprio processo diagnóstico que baseia as iniciativas. Diversos fatores foram sugeridos como possíveis razões para essa disparidade, incluindo o nível de desenvolvimento institucional das prefeituras, sua capacidade técnica limitada ou falta de interesse (Andrade e Linke, 2017).

Tendo em vista o estado de vulnerabilidade sociodemográfica na mobilidade atual, o objetivo deste estudo é analisar como estão sendo feitas as pesquisas OD domiciliares que vem baseando os planos de mobilidade urbana brasileiros, com foco no tratamento da questão da pessoa com deficiência. Esse entendimento é fundamental para a representatividade dessa população nos diagnósticos de mobilidade urbana, possibilitando assim que os agentes públicos tomem conhecimento de suas necessidades e que estas possam ser consideradas na elaboração de diretrizes de mobilidade e ações públicas.

## METODOLOGIA

O estudo de caso foi adotado como estratégia metodológica devido ao caráter contemporâneo do fenômeno estudado e sua forte ligação ao contexto em que se insere (Yin, 2001). A coleta de dados foi feita através de uma pesquisa documental (Gil, 2008), na qual foram buscados documentos de primeira mão, ou seja, que não receberam tratamento analítico, no caso, os bancos de dados OD e questionários aplicados. Não foram analisados documentos de segunda mão, ou seja, que já foram analisados de alguma forma, tais como os relatórios

de pesquisa, pois buscou-se compreender os padrões de realização das pesquisas e obtenção de dados.

Dentro dos diferentes tipos de pesquisas OD empregadas pelos municípios brasileiros, optou-se por fazer um recorte analisando as pesquisas origem-destino domiciliares. A pesquisa OD domiciliar é um dos principais métodos utilizados globalmente para coletar de dados de mobilidade (Rodrigues et al., 2011), especialmente no Brasil, onde há uma longa tradição com esse tipo de pesquisa (Dios Ortúzar, 2006). Além disso, as pesquisas OD são consideradas padrão ouro, pois são as mais abrangentes, permitindo traçar não só padrões de deslocamento, como também um perfil socioeconômico do entrevistado (Brasil, 2015). Outra vantagem na escolha deste modelo é que pesquisas conduzidas por meio de entrevistas pessoais tendem a resultar em taxas de resposta mais altas em comparação com entrevistas autoadministradas (Zalewski et al., 2019).

Para obter os dados que subsidiaram esta pesquisa, primeiramente foram levantados os municípios que baseiam seus planos de mobilidade urbana em pesquisas OD, que foram posteriormente filtradas com base na disponibilidade dos dados e analisando suas características, com foco no tratamento – ou não – da pessoa com deficiência.

A busca por documentos se deu a partir da planilha disponibilizada pela Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano (SMDRU) do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), que informa quais municípios brasileiros afirmam ter realizado um plano de mobilidade urbana (PMU). Até então, em setembro de 2022, 386 municípios afirmavam ter realizado um PMU, dos quais apenas 175 planos (45,3%) estavam disponíveis para consulta.

A partir dos planos disponíveis, foram identificados os municípios brasileiros que se baseiam em pesquisas origem-destino para a elaboração de seus planos de mobilidade, obtendo-se um total de 109 municípios. Foi feita então uma busca por bancos de dados nos domínios digitais das prefeituras dos municípios, nos portais das empresas responsáveis pelo desenvolvimento da pesquisa e, quando necessário, feito contato via e-mail com os órgãos públicos responsáveis. Dessa busca, apenas 21 municípios (19,3%) disponibilizaram os dados da pesquisa OD na qual baseavam suas análises.

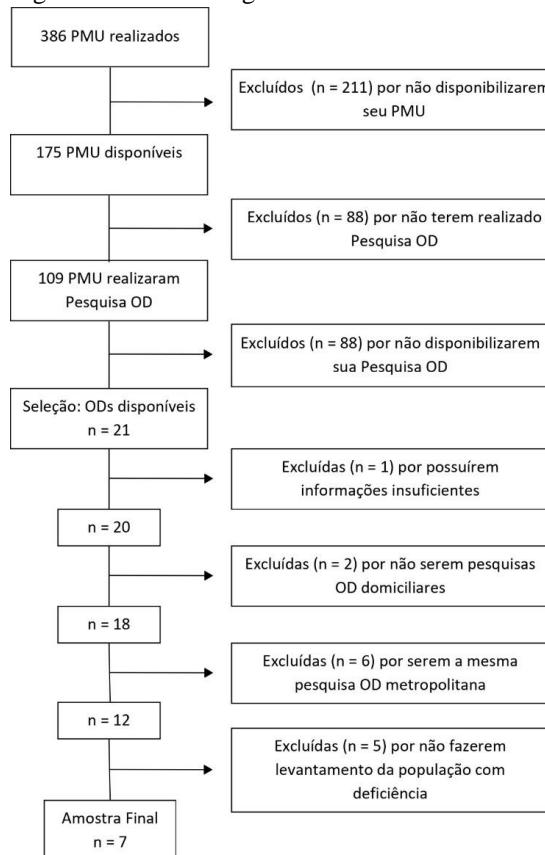
A análise das pesquisas origem-destino foi iniciada pela aferição de informações básicas relativas aos municípios (Código IBGE, Região, Unidade Federativa, nome e ano do plano de mobilidade) e às suas pesquisas OD (ano de realização, tipo de OD, existência de OD complementar, ano de realização da OD complementar, disponibilidade em website).

Feito o levantamento inicial das pesquisas OD, a construção do banco de dados seguiu algumas etapas de refinamento: na primeira foi verificado se as

informações básicas para a análise eram disponibilizadas e foram descartadas pesquisas não domiciliares. Como este estudo objetiva compreender a forma como os dados das pesquisas OD foram coletados, era necessário analisar as perguntas feitas ao entrevistado e de que forma as respostas foram categorizadas. Em alguns casos, o município disponibilizava o questionário aplicado, ou seja, as perguntas feitas, mas não as categorias de resposta aceitas e consideradas. Nesses casos a informação foi considerada incompleta e descartada do estudo.

Dentre os 21 municípios, 3 foram descartados, dois por suas ODs não serem domiciliares e um por disponibilizar informações insuficientes para análise das variáveis consideradas. Constatou-se também que 6 dos municípios analisados faziam parte da mesma pesquisa OD, da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Da amostra restante de 12 pesquisas, mais 5 pesquisas foram descartadas por não realizarem nenhum tipo de levantamento para caracterização da população com deficiência, resultando numa amostra final de 7 pesquisas OD (Figura 01).

Figura 1 – Diagrama de Fluxo Metodológico da Amostragem

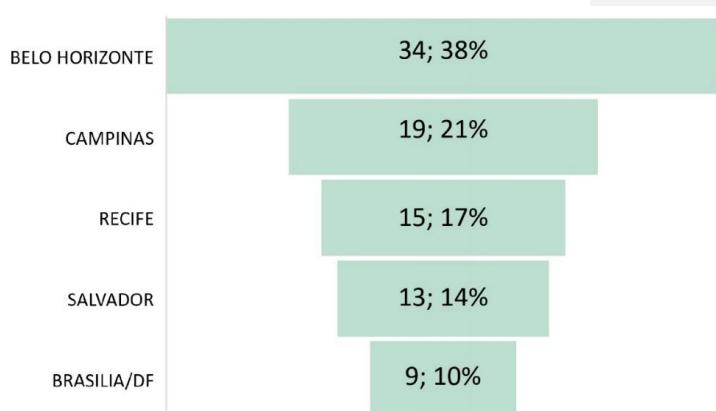


Fonte: Elaborado pelas autoras.

Dentro da amostra final de 7 pesquisas OD, 2 são municipais (Canoas-RS e Londrina-PR) e 5 são metropolitanas (Belo Horizonte-MG, Campinas-SP, Recife-PE, Salvador-BA e Brasília-DF). Com objetivo de contemplar a abrangência das pesquisas OD analisadas, foram levantados os municípios inclusos em cada pesquisa metropolitana e adicionadas suas informações básicas à planilha (Código IBGE, Região, Unidade Federativa e nome) e identificado de qual região metropolitana o município é integrante.

Por fim, o levantamento final conta com 92 municípios correspondentes à área de abrangência das 7 pesquisas OD que fizeram caracterização da população com deficiência, sendo eles 2 municípios que realizaram pesquisas OD municipais, 5 sedes metropolitanas e 85 municípios integrantes das regiões metropolitanas. A distribuição dos 90 municípios pertencentes a regiões metropolitanas distribuídos por suas respectivas regiões está representada no Gráfico 1.

Gráfico 1 – Quantidade de Municípios por Pesquisa OD Metropolitana



Fonte: Elaborado pelas autoras.

Após as etapas de refinamento da amostra final, foi feita uma análise geral das abordagens utilizadas na caracterização das pessoas com deficiência nas pesquisas OD. Foram observados diversos níveis de levantamento e classificação da população com deficiência. Alguns municípios não faziam distinção alguma entre diferentes deficiências, limitando-se a identificar se o entrevistado era ou não uma pessoa com deficiência, utilizando uma abordagem binária (sim/não). Em contrapartida, outros municípios realizaram uma caracterização mais extensiva.

Após essa compreensão das diferentes abordagens utilizadas, foi possível sistematizar suas características de forma que permitisse a comparação entre

elas. Foram utilizadas 3 classes de variável para sistematizar a terminologia utilizada para se referir à população com deficiência, a fim de averiguar se a terminologia adequada, determinada pelas Nações Unidas estava sendo adotada. Foram identificadas 3 nomenclaturas utilizadas: “Pessoa com Deficiência”, “Pessoa com Limitação de Mobilidade” e “Portador de Necessidades Especiais”. As demais variáveis são binárias, classificadas em sim/não à medida que a pesquisa considerava, ou não, a categoria em questão. Com o estudo dessas caracterizações buscou-se averiguar até que ponto havia reconhecimento da diversidade das pessoas com deficiência. Categorizou-se distinção entre redução de mobilidade temporária e permanente, deficiências físicas, auditivas, visuais e cognitivas. Após a sistematização, todas as variáveis foram levantadas e tabuladas.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise dos dados levantados em relação às pesquisas Origem-Destino (OD) demonstrou resultados indicativos da situação atual da mobilidade urbana no Brasil. Antes mesmo de compreender a caracterização da população com deficiência, objetivo principal deste estudo, os dados permitiram também analisar a transparência dos municípios, através da disponibilidade das pesquisas OD, além de corroborar a predominância da OD domiciliar. Os resultados indicam uma falta significativa de transparência na disponibilização de dados e uma necessidade urgente de abordar de forma mais inclusiva as necessidades específicas das pessoas com deficiência nas políticas de mobilidade urbana.

Em primeira análise, um resultado expressivo em relação ao levantamento de dados realizado é o grande número de pesquisas não disponibilizadas pelos órgãos responsáveis. Dos 109 PMU que afirmavam terem realizaram Pesquisa OD, aproximadamente 80,7% ( $n = 88$ ) não estavam disponíveis. Isso reflete um progresso ainda lento da democratização da informação no país, a maioria dos governos ainda não fornece informações importantes à sociedade de forma transparente.

Ainda dentro da fase de levantamento de dados, observou-se que dentre as 15 pesquisas OD disponibilizadas (não contabilizadas aquelas metropolitanas), 13 (86.67%) eram domiciliares. Esses dados reafirmam que a pesquisa OD domiciliar é um dos principais métodos utilizados no diagnóstico de mobilidade no Brasil (Dios Ortúzar, 2006).

Além dos municípios com mais de 20 mil habitantes, também ficam obrigados à elaboração do PMU os municípios integrantes de regiões metropolitanas. Dentro da amostra final de 7 ODs que realizaram levantamento da população com deficiência, 5 (71.43%) eram pesquisas OD metropolitanas. A pesquisa OD metropolitana é fundamental por analisar uma região de elevado grau de

urbanização e alta complexidade de deslocamentos. Porém, continua sendo de importância que cada município tenha seu próprio PMU (Brasil, 2015) e realize sua própria OD municipal, pois a OD Metropolitana tem por objetivo principal compreender a mobilidade metropolitana ou regional, dificilmente tendo recursos para abranger as especificidades da mobilidade de cada um de seus municípios integrantes.

Mesmo que a Política Nacional de Mobilidade Urbana determine que a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade é fator de abordagem obrigatória nos Planos de Mobilidade Urbana, os dados apontam que dentre as 12 pesquisas OD domiciliares levantadas, 5 (41.67%) não levantaram nenhum tipo de dado a respeito das pessoas com deficiência. Considerando a importância do diagnóstico em sua função de identificar os problemas enfrentados pelas pessoas no acesso à cidade, não considerar as pessoas com deficiência na pesquisa OD é invisibilizar toda uma população e suas demandas, contribuindo, assim, para a perpetuação da situação de exclusão dentro da mobilidade urbana atual.

Reconhecer a diversidade das pessoas com deficiência é fundamental para oferecer a infraestrutura necessária para atender às suas diferentes necessidades e garantir uma inclusão verdadeira. Tendo isso em vista, em relação à amostra final de 7 pesquisas OD residenciais que levantaram dados a respeito da população com deficiência, apenas uma (14%) não fez diferenciação entre deficiências, o restante (86%) fez alguma diferenciação, algumas mais, outras menos extensiva (Quadro 1). Ainda em relação à amostra final, 43% das pesquisas fazem distinção entre redução de mobilidade permanente e temporária, 86% consideravam deficiências físicas, 57% as auditivas, 86% as visuais e 71% as cognitivas. Os dados apontam que a deficiência auditiva é a menos considerada, uma possível interpretação é que esse fato é devido à crença de que a deficiência auditiva não representa um obstáculo significativo para a mobilidade.

Quadro 1 – Caracterização da População com Deficiência

CATEGORIAS DE CARACTERIZAÇÃO	CLASSE VARIÁVEIS	PERCENTUAL
<b>Qual a terminologia utilizada?</b>	Pessoa com Deficiência	57% (n=4)
	Portador de Necessidades Especiais	29% (n=2)
	Pessoa com Limitação de Mobilidade	14% (n=1)
<b>Fazem alguma diferenciação entre deficiências?</b>	Fazem	86% (n=6)
	Não fazem	14% (n=1)
<b>Fazem diferenciação entre mobilidade reduzida temporária ou permanente?</b>	Fazem	43% (n=3)
	Não fazem	57% (n=4)
<b>Consideram deficiências físicas</b>	Consideram	86% (n=6)
	Não consideram	14% (n=1)
<b>Consideram deficiências auditivas?</b>	Consideram	57% (n=4)
	Não consideram	43% (n=3)
<b>Consideram deficiências visuais?</b>	Consideram	86% (n=6)
	Não consideram	14% (n=1)
<b>Consideram deficiências cognitivas?</b>	Consideram	71% (n=5)
	Não consideram	29% (n=2)

Fonte: Elaborado pelas autoras.

A utilização de terminologia adequada não é uma questão simplesmente semântica, principalmente no que toca assuntos ainda estigmatizados, como a questão das pessoas com deficiência. Terminologias inapropriadas carregam consigo conceitos ultrapassados e perpetuam estereótipos e preconceitos (Blaska, 1993). Em relação aos termos adotados, a maior parte (57%) das pesquisas utiliza “Pessoa com Deficiência”, terminologia adequada e recomendada pelas Nações Unidas (Sassaki, 2003) pois traz ênfase primeiro ao indivíduo e não busca camuflar sua deficiência.

Ainda referente à terminologia, 29% das pesquisas da amostragem final utilizam “Portador de Necessidades Especiais”, que não é um termo adequado, pois não condiz com a realidade, já que não é possível portar uma deficiência, se trata de uma condição existencial (Sassaki, 2003). O restante das pesquisas (14%) adota o termo “Pessoa com Limitação de Mobilidade”, termo que possui diversas definições, entre elas: “Limitação do equilíbrio para sentar, ficar em pé e andar” (Moreira, 2011, p.47) e é frequentemente atribuído a pessoas com deficiência e

restrição de mobilidade em Documentos Técnicos (ABNT, 2015). Como visto, os termos “Pessoa com Mobilidade Reduzida” e “Pessoa com Deficiência” não se referem à mesma população, esta última vive com uma limitação permanente, podendo ser congênita ou adquirida, enquanto a mobilidade reduzida pode ser temporária. Nas pesquisas que levantam dados sobre pessoas com mobilidade reduzida possivelmente existe intersecção entre essa população e a população com deficiência, porém não foi possível aferir estas questões por falta de dados.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A mobilidade nas cidades é um importante fator para a qualidade de vida dos seus habitantes e o modelo atual de mobilidade urbana no Brasil gera impactos negativos relacionados, não só no que se refere à poluição (Santos, 2014), aos congestionamentos, fatalidades no trânsito e ao sedentarismo na população (Southworth, 2005), mas também à exclusão e segregação socioespacial nas cidades (Andrade e Linke, 2017). Isso posto, para que sejam concretizados os objetivos propostos pela PNMU, entre eles a acessibilidade universal, é necessária uma mudança no planejamento e gestão urbanos, com uma nova concepção de políticas que se voltam também para os aspectos sociais, políticos, econômicos e ambientais, condicionantes da mobilidade urbana.

Com isso, a etapa do diagnóstico nos PMU e a pesquisa OD domiciliar como sua ferramenta surgem com grande importância, criando um panorama da situação da mobilidade urbana que pode subsidiar decisões governamentais assertivas. Nesse sentido, é essencial que a pesquisa OD forneça uma imagem realista e inclusiva das demandas da população como um todo, especialmente de grupos sociais marginalizados como é o caso das pessoas com deficiência, afinal se trata de uma pesquisa dispendiosa, que exige uma grande mobilização de recursos públicos e, por isso, deve obter resultados pertinentes.

Por isso, esse estudo objetivou analisar a forma como as pesquisas OD domiciliares tem sido feitas e, especialmente, a maneira como traça (ou não) o perfil da população brasileira com deficiência. Para isso, foi realizado um estudo de caso, cuja coleta de informações se deu através de uma pesquisa documental, que buscou levantar dados a respeito da caracterização das pessoas com deficiência nas pesquisas OD domiciliares.

Os dados obtidos reiteram a importância da transparência no acesso à informação e a necessidade de um processo mais inclusivo no diagnóstico dos planos de mobilidade urbana brasileiros. Foi observada grande discrepância no tratamento da questão das pessoas com deficiência, desde a exclusão completa dessa população das pesquisas OD, que resulta numa compreensão limitada das

necessidades dessa população, até inclusão na pesquisa e bom reconhecimento da diversidade entre deficiências, que resulta num melhor entendimento de suas demandas. Apesar de algumas pesquisas serem mais abrangentes em sua caracterização, poucas consideravam todos os tipos de deficiências - físicas, intelectuais, sensoriais, mentais - e nenhuma apontou deficiência psicossocial, que é também um tipo de deficiência reconhecido pela OMS. Esses dados indicam que ainda não há uma representação satisfatória dessa população no diagnóstico de mobilidade urbana e, portanto, suas demandas não são reconhecidas como deveriam.

Com objetivo de criar um perfil eficiente do indivíduo, Stopher et al. (2006) recomenda que as pesquisas OD domiciliares abordem as seguintes categorias em seus questionários: Gênero, Data de Nascimento, Trabalhos pagos, Ocupação, Carteira de Motorista, Não mobilidade, Escolaridade, Deficiências e Raça. Essas categorias e sua abordagem nas pesquisas OD brasileiras poderiam ser tema de estudos posteriores, buscando uma compreensão mais abrangente de seus padrões de aplicação no planejamento urbano, identificando oportunidades de aprimoramento do processo e da elaboração dos PMU.

Pesquisas futuras podem estudar também a interseccionalidade entre condicionantes da mobilidade que afetam diversas populações, como as pessoas com deficiência que estão também sujeitas a outras formas de discriminação por fatores como raça, cor, gênero, idade e outras condições que comprometem o direito à cidade. É fundamental a compreensão desses fatores, que são parte da diversidade humana, para que possa haver evolução a caminho de uma cidade inclusiva, onde haja igualdade de acesso a oportunidades, direito fundamental de todas as pessoas.

### Agradecimentos

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) juntamente à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa de iniciação científica que financiou esta pesquisa.

### Referências Bibliográficas

- ANDRADE, V.; LINKE, C.C. **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo.** 1 ed., Rio de Janeiro, Babilônia; 2017.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 9050:** Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.
- BLASKA, J. **The power of language:** Speak and write using “person first.”. Perspectives on disability, v. 2, p. 25-32, 1993.
- BRASIL. **Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009.** Promulga a convenção internacional sobre os direitos das pessoas com deficiência e seu protocolo facultativo, assinados em Nova York, em

Comentado [MF1]: conferir

30 de março de 2007. Brasília, 2009. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm). Acesso em: 25 mar. 2024.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2015. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>. Acesso em: 13 maio 2024.

BRASIL. **Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Planalto, [2012]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 22 mar. 2024.

CARVALHO, C.H.R. **Mobilidade urbana sustentável**: conceitos, tendências e reflexões. Brasília: Ipea, 2016. (Texto para Discussão, n. 2194).

DIOS ORTÚZAR, J. **Travel survey methods in Latin America**. In: Travel survey methods: Quality and future directions. Emerald Group Publishing Limited, 2006. p. 1-18.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. Ediitora Atlas SA, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (Brasil). **Pessoas com deficiência: 2022 / IBGE, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios**. [Rio de Janeiro, RJ]: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2023. p. 3 Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102013>. Acesso em: 28 mar. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS (Brasil). **A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Comunicados IPEA, n. 128, 2012. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3440>. Acesso em: 28 mar. 2024.

MIRANDA, H.F. **Mobilidade urbana sustentável e o caso de Curitiba**. 2010. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

MOREIRA, R.P. **Pacientes com acidente vascular cerebral: validação de definições constitutivas e operacionais construídas para o resultado de enfermagem mobilidade**. 2011. Tese (Doutorado em Enfermagem) – Faculdade de Farmácia, Odontologia e Enfermagem, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, p. 212. 2011.

RODRIGUES, S.C.; JUNIOR, O.S.S.; BANDEIRA, R.A.M. **Pesquisa domiciliar de origem-destino: proposta de metodologia de aquisição de dados com baixo custo**. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 9., 2021, Bauru. Anais eletrônicos [...] cidade de publicação: editora, ano. p. página inicial – página final. Disponível em: <https://pluris2020.faac.unesp.br/Paper1035.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2024.

SASSAKI, R.K. **Terminologia sobre deficiência na era da inclusão**. Revista Nacional de Reabilitação. São Paulo, v. 5, p. 6-9, 2003.

SANTOS, E. **O código de trânsito brasileiro na educação ambiental em municípios**. 2014. 36 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Medianeira, 2014.

SOUTHWORTH, M. **Designing the walkable city**. Journal of urban planning and development, v. 131, n. 4, p. 246-257, 2005.

STOPHER, P.R.; WILMOT, C.G.; STECHER, C.; ALSNIH, R. **Household travel surveys: proposed standards and guidelines**. In: Travel survey methods. Emerald Group Publishing Limited, 2006. p. 19-74.

YIN, R.K. **Estudo de Caso: Planejamento e métodos**. Bookman editora, 2015.

V.12, n.2/2025. ISSN n° 2594-7494

ZALEWSKI, A.; SONENKLAR, D.; COHEN, A.; KRESSNER, J.; MACFARLANE, G. **Public Transit Rider Origin-Destination Survey Methods and Technologies.** 2019.

REVISTA  
**DESAFIOS**  
ISSN 2594-7494