

Avaliação axiológica do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal: Explorando o Público da acessibilidade

Axiological evaluation of the Urban Transport Program of the Federal District: Exploring the Public of accessibility

Camilla de Moura Alves¹ 
Rosana Boullosa² 

DOI: 10.22478/ufpb.2525-5584.2020v5n2.53442

Recebido em: 19/06/2020
Aprovado em: 20/06/2020

Resumo: Este artigo problematiza de forma avaliativa a acessibilidade como uma dimensão importante da mobilidade urbana, considerando-a como um problema público (Dewey, 1927; Blumer, 1971), a partir do estudo de caso da sua qualidade para pessoas com deficiência (PCD) física, no âmbito do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU-DF), no que concerne os modais rodoviário e metroviário. Do ponto de vista do método, tratou-se de uma avaliação de tipo axiológica (Fischer, 2016; Boullosa, 2017; 2019), por ter buscado revelar a matriz de valores implicada no processo de provisão e uso de tais serviços. Foram utilizados análise de contexto, entrevistas semi-estruturadas e estruturadas (tipo questionário), cujos achados foram tratados a partir da análise de similitude (com o auxílio do software IramuteQ) e estatística descritiva. Como resultado ou síntese avaliativa, observou-se uma alta incongruência e desacordos entre os valores presentes nas percepções dos diferentes atores, o qual parece estar fortemente relacionado ao modelo de gestão por transversalidade não coordenada da acessibilidade para pessoas com deficiência de tipo física.

Palavras-chave: Avaliação de Políticas Públicas; Acessibilidade; Problema Público.

Abstract: This article evaluatively discusses accessibility as an important dimension of urban mobility, considering it as a public problem (Dewey, 1927; Blumer, 1971), from the case study of its quality for people with physical disabilities, in the within the scope of the Federal District Urban Transport Program (PTU-DF), with regard to road and subway modes. From the point of view of the method, it was an evaluation of axiological

¹ Universidade de Brasília (UnB) – E-mail: camilla.moura.alves@gmail.com.

² Universidade de Brasília (UnB) – E-mail: zanzanzan@gmail.com.

type, based on values (Fischer, 2016; Boulosa, 2017; 2019), for having sought to reveal the matrix of values involved in the process of providing and using such services. Context analysis, semi-structured and structured interviews (type questionnaire) were used, whose findings were treated based on the similitude analysis (from IramuteQ software) and descriptive statistics. As a result or evaluative synthesis, it was observed high incongruity and disagreements between the values present in the perceptions of the different actors, which seems to be strongly related to the “transversal response, without coordination” management model of accessibility for people with physical disabilities.

Keywords: Public Policy Evaluation; Accessibility; Public Problem.

1. Introdução

Com a crescente complexidade que envolve o campo de estudos e práticas em políticas públicas no país, cada vez mais percebemos a necessária correlação entre problemas públicos e suas alternativas de solução (Boulosa, 2019; Secchi, 2016). Dentre as diferentes dimensões implicadas nesta correlação, encontra-se um importante debate sobre a interseccionalidade e transversalidade na compreensão da diversidade compositiva dos públicos para os quais são formulados e dirigidos os instrumentos de políticas públicas. E neste debate, situa-se, com gradativa importância, o público formado pelas pessoas com deficiência. Este público, que vem se organizando há algumas décadas, conformam, como outros públicos, um objeto próprio de estudos, ao redor do qual se articulam atores que ajudam na defesa da sua importância, bem como na produção de argumentos que o sustentam, na formação de agendas e na ativação de muitas ações de visibilidade e consolidação de uma arena própria (Hillesheim et al., 2019 Barbosa, 2016; Amaral et al., 2012).

E, neste caso específico, esta arena, muito densa e vigorosa, vem produzindo um conjunto importante de estudos, instrumentos e normas para a inclusão do público das pessoas com deficiência. Como evidência da pluralidade e alcance de tal conjunto, podemos citar desde a inclusão de tal temática no censo demográfico do país, que contabilizou que 23,9% dos brasileiros possuem algum tipo de deficiência (IBGE, 2010)³, passando pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência, aprovado em 2015, representando um avanço concreto no marco legal, mas também pela criação de instituições, associações, e

³ Utilizando a mesma base de microdados, o IBGE modificou 2016 a fórmula para o cálculo do percentual da população com deficiência, priorizando desta vez o grau de dificuldade no desempenho de funções básicas, o que resultou em um novo percentual, muito mais reduzido, equivalente à 6,7%.

instrumentos de políticas públicas específicos para tais públicos, chegando até a reserva de vagas em concursos públicos e a obrigatoriedade da inclusão desta temática em todo e qualquer concurso público no âmbito do Poder Judiciário⁴. E as redes sociais também tem se mostrado um importante espaço de construção e atuação de grupos de pressão, como são os casos de blogs temáticos, muitos dos quais interseccionam mobilidade e pessoas com deficiência (Barbosa, 2016).

Se olharmos, porém, os avanços mais específicos em termos de setores de políticas públicas, encontramos o da mobilidade urbana, que hoje, de modo geral, possui serviços que se limitam em grande parte a reduzir a compreensão de deficiência à deficiência física, seguindo as normas de acessibilidade estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas e Técnicas (ABNT) para os meios de transporte público e seus equipamentos ou ambientes de acesso. Em algumas localidades, como é o caso do Distrito Federal e outras capitais do país, a acessibilidade se estende também à dimensão econômica, com a garantia da gratuidade para tal público.

Mas será que esta compreensão limitada do que é deficiência, como se esta fosse exclusivamente *física*, bem como do que é chamado de serviço, como se este fosse exclusivamente referido ao *acesso físico ao transporte*, poderia significar um alto grau de qualidade no serviço prestado, inclusive do ponto de vista de quem o utiliza? Para ajudar a responder a esta complexa questão, esta pesquisa avaliativa buscou discutir valorativamente uma compreensão mais plural de acessibilidade, a partir da assunção de desafios de pesquisa que analiticamente se situam em diferentes planos. Um primeiro, o ontológico, por assumir o desafio de inserir esta pesquisa avaliativa no campo de estudos em políticas públicas (e não em ciência política, administração, economia ou urbanismo, por exemplo) (Boullosa, 2019); um segundo, epistemológico, por assumir a centralidade do conceito de *público* na discussão sobre políticas públicas (Dewey, 1927); e, por fim, metodológico, por pretender realizar uma avaliação de matriz axiológica, ou seja, baseada em valores, assumindo aqueles que permeiam os fluxos de políticas públicas, conformados por uma pluralidade de atores e de argumentos (Fischer, 2016).

Estes desafios foram enfrentados em um caso concreto de avaliação: o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU-DF), assumindo, porém, como objeto, a qualidade da oferta e prestação dos serviços de mobilidade para o público de pessoas com

⁴ Resolução nº 230/2016 do Conselho Nacional de Justiça (CNJ).

deficiência. Para isto, (a) buscamos compreender a acessibilidade para pessoas com deficiência como um *problema público*, mesmo com foco na física, o que significou também compreender o seu marco legal como um conjunto de argumentos que foi sendo construído e socialmente compartilhado em termos valorativos; (b) problematizamos a *gestão* do PTU-DF como um processo que, por sua dimensão pública, não é neutro em seu quadro valorativo; (c) mapeamos avaliativamente as percepções, argumentos e valores de um conjunto específico de atores envolvidos (gestores, associações voltada a tal fim e público específico); e, por fim, (d) apresentamos os resultados desta avaliação axiológica baseada metodologicamente na ponderação dos achados de tais mapeamentos.

A divisão do presente artigo ocorreu de forma a apresentar o problema de pesquisa nesta parte introdutória, que é sequenciada pelo referencial teórico sobre problemas públicos e a construção da história da pessoa com deficiência no Brasil. No tópico seguinte é apresentado o Programa de Transporte Urbano e seu funcionamento, seguido do caminho metodológico percorrido, exposição e discussão dos resultados da pesquisa e, por fim, considerações finais.

2. Afinal, o que é um problema público?

Problemas públicos podem ser interpretados de diferentes formas; no entanto, há duas grandes vertentes que acabam por distinguir um conjunto razoavelmente heterogêneo de interpretações: de um lado, autores que defendem que o problema só se torna mesmo público quando é reconhecido pela sociedade; do outro, aqueles que atribuem ser esta uma condição outorgada somente pelo Estado. Este trabalho alinha-se ao primeiro grande conjunto, pois compreende o Estado como a sociedade organizada para tratar de seus próprios problemas (Dewey, 1927). Neste sentido, a sociedade é mais ampla do que o Estado, pois o contém. Nesta primeira vertente, a expressão: *problema público* se aproxima da noção de problema social, todavia, não podem ser tratados como sinônimos (Blumer, 1971; Gusfield, 1984).

Ao considerar a teoria das políticas públicas influenciada pelo pragmático John Dewey, problemas públicos não nascem caracterizados de problema ou de público, mas são construídos socialmente. Para Dewey (1927), a diferença entre o privado e o público no que toca a ação humana é o alcance das consequências das transações, isto é, das interações sociais. Nesta perspectiva, a necessidade de atenção estatal surge quando cresce o número de pessoas que não estão envolvidas diretamente na transação em questão, mas

que são indiretamente afetadas e acabam por constituir “O público” da ação ou situação. Conseqüentemente, se não há público, não há problema público, pois, o primeiro condiciona o estado de reconhecimento do segundo. Tal público se organiza em múltiplas frentes, inclusive por meio de agentes do Estado que se mobilizam em vista da defesa de seus interesses.

Atualmente e no Brasil, cabe mencionar a noção de experiência pública desenvolvida por Boulosa (2013), para quem os regimes de ação e argumentação dos atores envolvidos nos processos de políticas públicas implica em reorganização avaliativa quase que contínua de tais envolvidos no que consideram como problemas públicos, com suas prováveis alternativas de solução. A compreensão das reorganizações avaliativas pode ser ancorada nas matrizes de significado e valores subjacentes. Neste sentido, tanto a construção do problema como a busca por uma solução são construções sociais.

3. Como a nomenclatura “Pessoa com deficiência” vem sendo construída no Brasil?

Os esforços na construção da nomenclatura ou etiqueta (*label*) “Pessoa com deficiência” (PCD) começou há décadas no Brasil, podendo talvez remeter o seu início mais institucionalizado à criação do Instituto Benjamin Constant e do Instituto Nacional de Educação de Surdos logo no início da segunda metade do século XIX (Júnior & Martins, 2010). A partir da década de 1930, associações e conselhos foram se formalizando, como é o caso da Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE), criada inicialmente no Rio de Janeiro em 1954, mas que hoje está presente nas 27 unidades federativas do país em 2.201 instituições e organizações filiadas (Apae Brasil, 2020).

De acordo com o livro História do Movimento Político das Pessoas com Deficiência no Brasil, publicado pela Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência em 2010, é em 1970 que a mobilização ganha força tal que institui-se no país o Movimento Político das Pessoas com Deficiência no Brasil, com sequenciais conquistas e articulações de maneira integrada e a nível nacional. O movimento foi ganhando força e a temática da deficiência foi se expandindo em diferentes graus, ambientes e direções. No esporte, por exemplo, passaram a emergir organizações (em sentido formal e informal) tendo em vista a prática esportiva adaptada (Ribeiro, 2017). Até hoje, como é o caso da Comissão Jovem Gente Como a Gente, associação

voltada para pessoas com deficiência em Planaltina-DF, o basquete em cadeira de rodas atua há mais de 30 anos.

Em termos de legislação e normas, desde a Constituição de 1988, na qual é prevista a assistência e integração social da PCD (arts. 7, 23, 24, 203 e 227), diversos são os instrumentos normativos que contemplam tal público. Aqui, cabe mencionar a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (Decreto nº 3.298/1999), que acarretou a criação do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (Conade); o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012); e o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015).

No Distrito Federal, no âmbito da mobilidade urbana, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, instituído pela Lei Distrital nº 4.566/11, exigência do Estatuto das Cidades, norteia o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU), objeto desta pesquisa, e possuía como um de seus objetivos a acessibilidade enquanto “humanização dos espaços públicos e dos serviços de transporte, estabelecendo-se condições para que sejam utilizados com segurança, equidade, economia e autonomia total ou assistida” (art. 2º, inciso II).

Em 2017, foi promulgada a Lei Distrital nº 5.984 que torna todos os assentos do ônibus e metrô preferenciais para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, idosos e gestantes. Além disso, é assegurada gratuidade no uso do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal - STPC/DF desde 2008, por meio do Decreto Nº 29.245. Para além da esfera estatal, existem atualmente mais de 20 instituições não-governamentais voltadas para PCD em diversos segmentos, muitas delas existem há mais de 20 anos.

Do ponto de vista técnico, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é a responsável por estabelecer os padrões de acessibilidade no transporte público coletivo, terminais, pontos de parada (NBR 14022), edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos (ABNT NBR 9050). Na definição da ABNT, que estipula o desenho universal, barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental corresponde a “qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano” (ABNT NBR 9050).

Com relação à delimitação conceitual, adota-se a estipulada pela Convenção Sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência realizada em 2007⁵, bem como o Estatuto da Pessoa com Deficiência nela baseado que consideram “pessoa com deficiência é aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”.

Desta forma, considerando o Estatuto da Pessoa com Deficiência, acessibilidade consiste na “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida”. Vale ressaltar a diferença entre PCD física e pessoa com mobilidade reduzida, sendo a última aquela que tenha dificuldade de movimentação permanente ou temporária por qualquer motivo, a exemplo de grávidas, pessoas obesas e idosas.

Adentrando discussões mais profundas, Bernardes e Araújo (2012), em estudo realizado com participantes do Conselho Nacional de Direitos da Pessoa com Deficiência (Conade) e especialistas em políticas públicas e gestão governamental (EPPGG), apresentam os dois modelos de abordagem da deficiência que diferenciam as visões e guiam as políticas públicas voltadas para PCD: o modelo médico e o modelo social. O modelo médico é norteado pela centralidade da deficiência, característica esta atribuída ao indivíduo, como aspecto impedor da vivência plena do meio. Já o modelo social busca dissociar a deficiência da pessoa e atribuí-la ao ambiente, inadequado para a circulação e uso de todos. Nesta perspectiva, as barreiras físicas e institucionais dão resultado à deficiência.

Segundo as autoras, as políticas públicas são majoritariamente baseadas em valores do modelo médico, ainda que tenham sofrido influência do modelo social nos últimos dispositivos legais. Neste sentido, não deve ser banalizado o papel da ciência no mundo político, pois o discurso científico, ligado à técnica, qualifica o discurso político,

⁵ A Convenção Sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência e seu Protocolo Facultativo foram ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo Nº 186 de 9 de julho de 2008.

possuindo grande efeito sobre este e abrindo novas possibilidades, especialmente dentro do modelo social.

4. Como estrutura-se o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal?

O Programa de Transporte Urbano do DF consistiu em uma das ações de responsabilidade da Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB), pasta responsável pelo planejamento, coordenação, execução e avaliação da gestão e das políticas de mobilidade do Distrito Federal. A coordenação do PTU ficou a cargo da Unidade Especial de Gerenciamento do PTU (UEGP), exigência do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), subordinada ao gabinete da SEMOB, ramificada na Coordenação de Execução do Programa de Transporte Urbano (COEXE) e na Coordenação de Monitoramento e Avaliação do Programa de Transporte Urbano (COMAV). Além da UEGP, foram criadas três unidades de gerenciamento local nos órgãos co-executores, sendo eles o Departamento de Estradas e Rodagens (DER), Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap) e o Transporte Urbano do Distrito Federal⁶ (DFTrans).

O histórico do Programa de Transporte Urbano do DF teve início em abril de 2004 com uma carta-consulta enviada do Governo do Distrito Federal ao BID se candidatando ao contrato de financiamento. Posteriormente, técnicos vieram na chamada Missão do BID à Brasília para analisar a estrutura, áreas arborizadas e orçamento e deixaram recomendações. Em 2007, foi feita a radiografia do DF, o zoneamento do DF, levantamento dos desejos de deslocamento da população e finalidades do uso, que deram origem à rede de transporte público coletivo. Juntamente à rede, foi feita a avaliação da tecnologia mais adequada (micro-ônibus, ônibus convencional, BRT e metrô), previsão da demanda a médio e longo prazo e meios de viabilização.

Os esforços denominados de Estudos e Projetos Preparatórios à Implantação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal deram origem a 23 produtos. A formalização do PTU ocorreu em 2008, após a realização dos estudos. De acordo com o Produto 01, relatório de planejamento dos trabalhos, as ações realizadas no âmbito do programa poderiam ser de natureza institucional, operacional ou física. Foram, ainda,

⁶ O DFTrans foi extinto com a promulgação da Lei nº 6.334, de 19 de julho de 2019.

definidos como componentes do programa: a) engenharia e administração; b) investimentos para a modernização do transporte; e c) fortalecimento institucional.

Com relação à avaliação das ações do PTU, o Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) foi escolhido pelo BID para ser Auditor Independente e, em 2017, foi realizada a oitava auditoria do programa. Além das auditorias do TCDF, a própria UEGP elaborou três relatórios de execução do PTU referentes ao 2º semestre de 2013, ao 1º semestre de 2016 e ao 1º semestre de 2017. Também no primeiro semestre de 2017, a Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle da Secretaria de Transporte e Mobilidade emitiu 196 autos de infração por problemas de acessibilidade em ônibus e micro-ônibus durante a operação Hefesto, na qual 96 veículos foram recolhidos, retidos ou apreendidos (SEMOB, 2017). Por fim, após ser prorrogado cinco vezes, em dezembro de 2018 o contrato com o BID chegou ao final e o programa foi encerrado.

5. O que entendemos por avaliação axiológica e qual o método utilizado?

A escola axiológica se distingue das demais escolas de avaliação, tais como a experimental, a gerencialista, a antropológica e a participativa, por assumir as questões valorativas como seu principal material de pesquisa, bem como por assumir a si própria como uma ação dentro do contexto ou do fluxo de políticas públicas ao qual “pertence” o seu próprio objeto de avaliação, o que também exige olhar a si mesma explicitando a matriz valorativa a qual se vincula, agregando diversas técnicas e métodos em seu desenvolvimento (Boulosa, 2018; Boulosa & Peres 2020). Nesta perspectiva, o avaliador assume a conjugação dos papéis técnico e político, uma vez que compreende que à sua própria matriz avaliativa subjaz uma matriz valorativa, reconhecendo e explicitando as escolhas que nortearão a condução e uso da avaliação segundo as suas concepções, mas também utilizando tanto instrumentos de mapeamento, mensuração e análise.

Ademais, possui como impulso à forte crítica ao positivismo, além de conceber a avaliação como um bem público, pois esta possui uma dimensão pública, seus resultados são capazes de gerar argumentos de natureza científica (ou não científica) e é capaz de conceber outros sujeitos de aprendizagem além do próprio avaliador. Um dos métodos de referência é proposto por Frank Fischer, que considera os argumentos e valores deles retirados por meio do discurso.

Além disso, esta pesquisa, caracterizada como de natureza avaliativo-qualitativa, de cunho exploratório e descritivo (Gil, 2008), no que concerne às representações sociais

(Becker, 2008), se particulariza, além da sua vinculação axiológica, por desenvolver-se em uma escala *mezzo* de análise, pois considera tanto os grandes *players* (gestores públicos) quanto grupos muito específicos da sociedade civil, em suas individualidades representativas. Separadamente, analisar somente os grandes *players* consistiria em uma escala macro de análise, como em uma peneira de aberturas grandes, onde todos os jogadores menores passam por ela sem que sejam percebidos, como normalmente ocorre nas avaliações gerencialistas. Por outro lado, a escala micro, grande aliada das avaliações de matriz qualitativa ou antropológica, consegue identificar de maneira profunda aspectos de um grupo escolhido, mas que corre o risco de não ser representativa. Portanto, a escala *mezzo* visa adequar os dois pontos de vista durante a avaliação.

Do ponto de vista do método, foi assumido o formato de uma avaliação de percepção sobre um objetivo muito específico, a qualidade da oferta e prestação de serviço do PTU/DF para pessoas com deficiência física. Os instrumentos de pesquisa utilizados consistem em observação não participante, mapeamentos, análise bibliográfica e documental, entrevistas semi-estruturadas e não estruturadas, realizada com gestores e usuários do serviço (Alves, 2018).

5.1. Quais foram os três conjuntos de atores pesquisados?

O universo amostral da pesquisa foi composto por três conjuntos específicos e diferentes de atores que estão fortemente e diretamente envolvidos com o objeto em avaliação (qualidade da acessibilidade na oferta dos serviços de mobilidade para pessoas com deficiência física). São estes: i) Presidentes e coordenadores de associações voltadas para pessoa com deficiência física (ou que a contemplam); ii) Pessoas com deficiência física, membro ou não de alguma associação; iii) Gestores do Programa de Transporte Urbano do DF. De modo geral, buscou-se observar as percepções de qualidade da acessibilidade em oferta e prestação de serviço do PTU. Em extensão, cada universo amostral possui pontos importantes a serem considerados.

Com o primeiro grupo, presidentes ou coordenadores das instituições voltadas para pessoa com deficiência, buscamos mapear as gramáticas de justificação das principais liderança de associações que ajudam a conformar o movimento das pessoas com deficiência do DF, particularmente no que concerne à mobilidade urbana, e identificar o engajamento de tais instituições em assuntos de relevância para o público colocado. Este mapeamento foi construído a partir do levantamento das instituições

realizado em dois movimentos de pesquisa: no primeiro, foram identificadas por meio de pesquisa em sites de busca 15 instituições que possivelmente lidariam com a deficiência física (por cruzamento das palavras/expressões “pessoa com deficiência” e/ou “associação”, “Distrito Federal” e/ou “Brasília” e/ou “organização”).

Com os resultados deste primeiro levantamento, num segundo movimento, as instituições foram localizadas e questionadas sobre o público de suas atividades e envolvimento com o tema da mobilidade urbana. Não foi possível contato com algumas instituições devido a telefones e redes virtuais desatualizadas, o que poderia mostrar uma certa fragilidade em suas permanências e esforços de visibilidade. Finalmente, retiradas as instituições que não lidam diretamente com a deficiência física e/ou que seus membros não utilizam transporte público e/ou que se recusaram ou não puderam participar, restaram quatro associações⁷, com as quais foram realizadas um total de seis entrevistas semiestruturadas presenciais, ocorridas entre 05 de setembro e 24 de outubro de 2018 — dos entrevistados, somente um não era PCD.

O segundo conjunto, o das pessoas com deficiência física, teve o objetivo de aumentar a representatividade, uma vez que nem todos os presidentes de associações são pessoas com deficiência e/ou utilizam o transporte público regularmente. Para tanto, foram entrevistadas 18 PCD, oito mulheres e dez homens, em formato de questionário, em dois tipos de situação: durante as visitas às associações (cinco entrevistas), pois eram parte do público que as frequentava; em visitas exploratórias na Rodoviária do Plano Piloto no centro de Brasília (treze entrevistas), com os passantes que eram explicitamente PCD, ocorridas em diferentes dias durante o mês de outubro de 2018. Neste conjunto, a maioria dos entrevistados encontrava-se na fase adulta (27% entre 41 e 50 anos; 27% com mais de 50 anos); vinham de diferentes regiões administrativas do Distrito Federal (12⁸ das 31⁹ existentes); 44,5% possuía formação de nível médio completo ou acima; e somente a metade (50%) participava de uma ou mais associações.

⁷ Foram elas: Comissão Jovem Gente Como a Gente; Movimento Habitacional e Cidadania para Pessoas com Deficiência do DF – MOHCIPED; Associação de Mães, Pais, Amigos e Reabilitadores de Excepcionais – AMPARE; e Associação dos Portadores de Deficiência do Distrito Federal – APDDF.

⁸ Os participantes moravam nas regiões administrativas mais periféricas em relação ao centro da cidade (Plano Piloto), sendo elas Planaltina, Samambaia, Paranoá, Itapoã, Sobradinho I, Sobradinho II, Guarã, Santa Maria, Ceilândia, Taguatinga, Gama e Recanto das Emas.

⁹ Após a realização da pesquisa, foram criadas duas novas Regiões Administrativas: Sol Nascente (32^a) e Arniqueiras (33^a), ambas em 2019.

Por fim, o terceiro conjuntos, composto por gestores públicos do PTU, foi construído para buscar compreender como este instrumento de política pública, especialmente no que concerne às ações de acessibilidade, interpretava a qualidade no serviço prestado. Participaram o chefe da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa (UEGP), no cargo há menos de um ano à época, e o coordenador de execução do PTU, presente direta ou indiretamente desde a concepção do PTU. As entrevistas ocorreram presencialmente nas instalações do Anexo do Palácio do Buriti em 04 de setembro. Houve, também, um esforço para contato com as unidades locais de gerenciamento do PTU em três diferentes órgãos públicos, a saber, o Departamento de Estradas e Rodagens (DER), Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap) e o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) por indicação da própria coordenação do programa. Contudo, após muita procura, observamos que as unidades supostamente dedicadas ao PTU em tais órgãos teriam sido inativadas ou dissolvidas, pois não foi possível encontrar seus responsáveis ou mesmo servidores que tivessem conhecimento a respeito.

5.2. Quais as técnicas de análise dos dados?

Esta pesquisa utilizou de três técnicas para a análise de dados: 1) análise de conteúdo a partir da Análise de Similitude do software IramuteQ. A Análise de Similitude é baseada na teoria dos grafos e teve como objetivo indicar a relação entre as palavras contidas ao longo do corpus textual, isto é, a compilação de todas as entrevistas transcritas. Para a análise, foram consideradas categorias ativas os adjetivos, formas não identificadas, formas não comuns e pronome possessivo; 2) estatística descritiva para a análise de resultados do instrumento questionário a fim de indicar frequência, média e desvio-padrão; 3) matriz de valores a partir dos argumentos contidos nas entrevistas e com base nos resultados das análises anteriores.

6. E quais os resultados avaliativos construídos axiologicamente?

A avaliação axiológica assume como principal material de pesquisa os valores presentes o objeto em avaliação. Por valores compreende-se as interpretações e juízos de um conjunto muito pequeno de preferências e de interesses dos atores quando estão em situação de ação. Por isto, preferimos falar que as ações carregam consigo uma matriz de significado que está ancorada em quadros de valor muito específicos dos sujeitos sociais

em ação, ativos por meio das gramáticas de ação e justificação de tais atores, configurando-se quase como quadros de valorativos (Boullosa, 2019).

Para conhecer estes valores é preciso um exercício de reconstrução analítica dos mesmos. E um dos caminhos para isto é partirmos das falas destes sujeitos, para chegarmos às suas essências, que seriam os argumentos, e, só então, chegamos na reconstrução de seus valores. Desta compreensão, analisamos as falas dos atores, colhidas por meio das suas entrevistas, buscando seus pontos e estruturas em comum, com o auxílio da técnica da análise de similitude, realizada com software IramuteQ, que permitiu a conexão entre palavras com base em seus percentuais de ocorrências correlatas.

Em tal análise, foram agrupadas as falas de dois dos três conjuntos de atores: i) Presidentes e coordenadores de associações voltadas para pessoa com deficiência física (ou que a contemplam); e ii) Pessoas com deficiência física, membro ou não de alguma associação. Das falas destes dois conjuntos, então, em um primeiro momento, foram trabalhadas as palavras de maior destaque, isto é, das quais se originaram o maior número de ligações, foram “gente”, “pessoa” e “deficiente”, nesta ordem (gráfico 1).

ramificações nesta categoria, tais como: A) gente ─ cadeira ─ preso; B) gente ─ pessoa com deficiência ─ luta; C) gente ─ vida ─ lazer.

A segunda categoria está relacionada ao indivíduo e teve como palavra principal “pessoa”. Esta categoria demonstra as conexões que foram direcionadas à pessoa com deficiência na sua individualidade, mas que advém também do Poder Público. Alguns dos ramos, por exemplo, é a palavra “lei” e a sequência “política pública ─ “governante” ─ “público” ─ “população”. Há também, nesta categoria, as ramificações que expressam a realidade diversa das pessoas com deficiência, tais como: a) Pessoa ─ rampa ─ acesso; b) Pessoa ─ cadeirantes ─ situação ─ complicado; c) Pessoa ─ sofrimento.

A terceira categoria diz respeito à condição do indivíduo inserido no coletivo, ou seja, à palavra “deficiente”. Em tal categoria, as ramificações apontam as dificuldades experimentadas em situações diversas, o desrespeito às vagas de estacionamento reservadas e o sentimento de invisibilidade decorrente da percepção da sociedade em geral a respeito de si mesmos, como descrito a seguir: a) Deficiente ─ casa; b) Deficiente ─ difícil ─ manutenção ─ condição; c) Deficiente ─ vaga ─ reservado/ carro; d) Deficiente ─ invisível.

Em seguida, foram analisadas as falas do terceiro conjunto de atores entrevistados: iii) Gestores do Programa de Transporte Urbano do DF. A entrevista teve como objetivo mapear a percepção dos gestores sobre nosso objeto de avaliação, além de conhecer mais detalhes sobre o próprio programa. A entrevista, inicialmente, seria somente com o chefe da UEGP, que logo disse que aquela era uma unidade mais técnica e chamou o coordenador de execução para participar, uma vez que este conhece muito bem a forma com que foi desenhado o objeto. O coordenador, então, contou como foi construído o PTU, que teve início com uma carta consulta ao BID, seguida de uma missão para analisar a estrutura, áreas de meio ambiente e orçamento. Em nenhuma destas falas espontâneas emergiu o problema da acessibilidade para PCD, muito menos para a qualidade dos serviços oferecidos para tal público.

Além da UEGP, o coordenador de execução narrou sua percepção acerca da existência de outras três unidades locais de gerenciamento do programa em outros órgãos do governo, a saber, o DFTrans, o DER e a Novacap, inclusive com detalhes sobre as dificuldades de gestão de pessoal devido ao acúmulo de funções. A acessibilidade só começou a fazer parte da entrevista como temática quando foi diretamente trazido pela entrevistadora. Como resposta, justificaram com veemência que esta, apesar de não ser

objeto de nenhuma ação específica, deveria estar em todas as obras realizadas, bem como em toda a frota de ônibus, evidenciando que o problema da qualidade da acessibilidade, mesmo que reduzida à sua dimensão física, não era uma tematização importante em suas narrativas.

Por fim, quando tematizados os limites que delimitam as responsabilidades do PTU e de outros programas de mobilidade do GDF, ou se o PTU agrega algum deles, argumentaram que não teriam abertura para falar de outros programas, mesmo porque estes apareceriam ou mudariam de nome com frequência, conforme o enfoque de cada governo que entra, diferentemente do PTU. Foi falado ainda que havia uma intenção de construção de uma nova versão para o PTU, uma continuação para fazer o que não se conseguiu, mas, nem mesmo com esta nova tematização a acessibilidade foi retomada espontaneamente por eles.

6.1. Mas qual a percepção dos PCD em relação à qualidade da acessibilidade do transporte público no DF?

A percepção dos usuários foi reconstruída a partir das suas falas, estruturadas pelo questionário. Para melhor compreendê-las, é preciso entender a intensidade e a motivação de tal uso. No que concerne à frequência semanal, a maioria dos entrevistados (50%) utilizam o transporte público de 2 a 3 dias, com somente 16% relatando a realização de viagens com duração inferior a meia hora, já que a totalidade mora fora do centro. No entanto, os tempos de deslocamento em sua maioria são muito superiores, pois envolvem as dificuldades de chegada aos pontos de ônibus desde as suas residências (de 30 minutos à 1h para 44,4%; e superior a 2h para 39%), bem como as condições efetivas das plataformas de acesso especial dos ônibus.

Os motivos de deslocamento são em sua maioria por necessidades médicas (46,2%), mas também se dão por trabalho (19,2%) e outros motivos, tais como lazer (7,7%) e estudo (7,7%), com possibilidade de múltiplas respostas. Quando perguntados sobre a necessidade de companhia para sair de casa, 38,9% responderam que não saem de casa sem companhia, a mesma porcentagem respondeu que não precisa de companhia para sair de casa e 22,2% responderam que saem sozinhos para alguns lugares. Ainda em relação à necessidade de companhia, 50% afirmou que a (baixa) qualidade do transporte influencia muito na necessidade de sair acompanhado.

Para compreender ainda mais a percepção sobre a qualidade por parte dos usuários, foram tematizadas novas questões. Quanto a perda de compromissos devido à acessibilidade do transporte, 55,6% disseram que nunca perderam nenhum compromisso, seja ele estudantil, profissional, familiar ou de qualquer natureza, 27,8% disseram que já perderam muitas vezes e 16,7% algumas vezes. De 1 a 5, a qualidade do transporte (ônibus ou metrô) foi avaliada da seguinte forma: 1= 27,8%; 3= 22,2%; 5= 22,2%; 4= 16,7%; 2= 11,1%, desta forma a média de avaliação da qualidade foi de 2,94, com desvio-padrão de 1,55. Ao definir a qualidade do transporte em duas palavras, os percentuais mais expressivos indicam que 38,3% citaram a palavra bom, muito bom e/ou ótimo; e 26,8% citaram a palavra ruim e/ou péssimo.

Com relação a qualidade da acessibilidade nos terminais, os entrevistados avaliaram banheiros (para 44,5% se tratava de um regular ou bom serviço), rampas de acesso (55,6% como regular ou bom), sinalização (50% indicaram ser regular ou boa), elevadores (38,9% avaliaram como regulares ou bons). No conjunto, a prestação de serviço nos terminais para 44,4% foi considerada como de boa qualidade.

Os modais escolhidos, ônibus e metrô, foram avaliados segundo a plataforma elevatória (como ruim ou muito ruim para 44%, regular para 22% e bom ou muito bom para 33%), sinalização (77,8% indicam ser regular, boa ou muito boa) e serviço (77,7% apontaram ser regular, bom ou muito bom). Já as vias foram avaliadas segundo os pontos de parada rampas de acesso (classificados por 72,2% como regulares, ruins ou muito ruins), calçadas (89% como regulares, ruins ou muito ruins) e sinalização (regular, ruim ou muito ruim para 50%).

Com relação a percepção de uma evolução da acessibilidade ao longo do tempo, 72,2% afirmaram que melhorou. Quando questionados sobre as facilidades que favoreciam a opção pelo transporte público, a maioria mencionou a falta de outras opções e o fato de não ter carro (33,3%), bem como nem sempre poder contar com a família para levá-los a certos lugares (27,8%). Outros motivos foram mencionados, como, por exemplo, o transporte público ser mais fácil que outros meios, como o transporte pirata (5,6%), a cadeira de rodas não caber no carro (5,6%), chegar de ônibus é mais rápido que de carro (5,6%), algumas empresas têm acessibilidade (5,6%), preço da gasolina e benefício da gratuidade da passagem (5,6%).

Por fim, com relação às barreiras encontradas pelos participantes salienta-se o mal ou não funcionamento da plataforma elevatória como principal adversidade (31,8%),

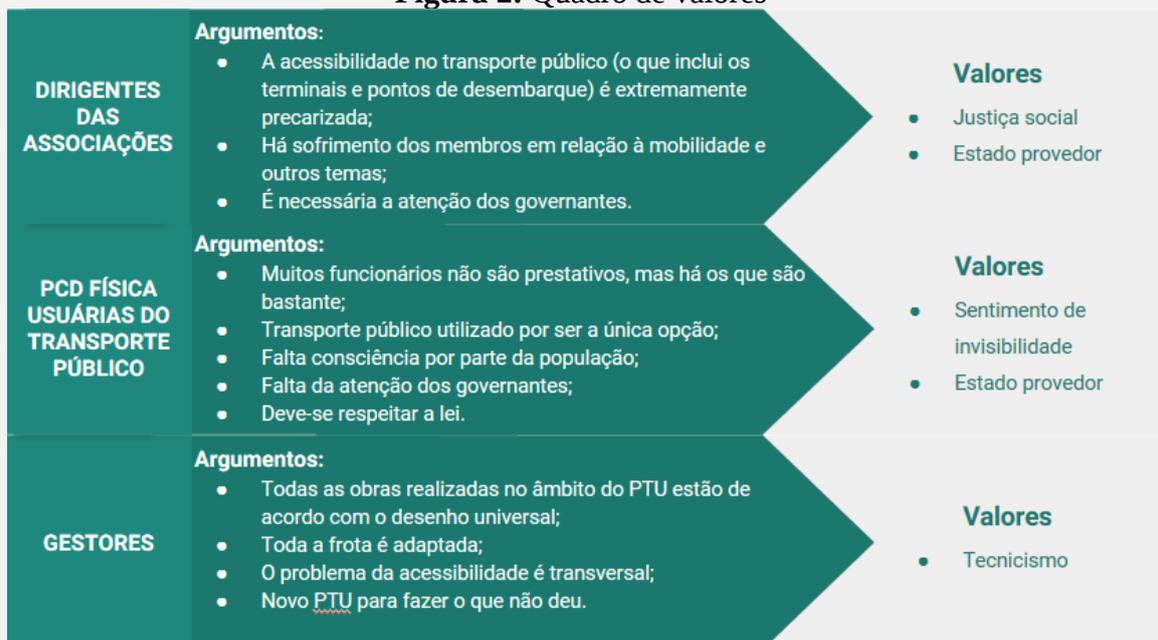
entre outras diversas, como problemas com o cinto de segurança (9,1%), a falta de rampas (9,1%) e a dificuldade para subir as escadas (9,1%). Os seguintes trechos de respostas dos entrevistados elucidam a questão: “plataforma elevatória quebrada, falta de rampas, não tem nada. Às vezes é preciso pedir ajuda”; “escadas deveriam ser mais baixas”; “freadas e arrancadas bruscas” e “as pessoas não cedem o lugar”.

6.2. E como condensamos estes achados em quadros de valores?

Dentro da macroescola axiológica de avaliação, a subjetividade intrínseca ao objeto avaliado não é deixada de lado, muito pelo contrário, tem papel fundamental. O sistema ideológico envolvido fornece dados básicos para a avaliação, uma vez que considerar os argumentos dos atores vai além de avaliar sua veracidade, mas também sua parcialidade, enquadramento seletivo dos problemas e significado simbólico (Fischer, 2006; 1993). Desta maneira, assumindo, por meio da reconstrução analítica, os argumentos presentes nas falas obtidas por meio das entrevistas, buscamos identificar os valores presentes, quase nunca ditos explicitamente, mas que sustentam e guiam as visões sobre os problemas públicos e, conseqüentemente, como enfrentá-los.

O quadro de valores foi construído a partir da análise das entrevistas e demonstra a divergência contida de argumentos e dos valores deles extraídos em relação aos três universos amostrais.

Figura 2: Quadro de valores



Fonte: Elaboração própria.

Os dirigentes das associações possuem, contidas em suas falas, como principais argumentos: a precariedade da acessibilidade no transporte público, sofrimento dos membros em relação à mobilidade, assim como também em outros temas adjacentes, e necessidade de atenção dos governantes. Portanto, os valores que sustentam a visão majoritária dos dirigentes são a justiça social e o Estado provedor, isto é, que tem o dever de desenvolver políticas de assistência e inclusão social.

Com relação às pessoas com deficiência física usuárias do transporte público os principais argumentos, contidos em suas falas, foram que os funcionários muitas vezes não são prestativos (com bastante ressalvas às exceções), transporte público como última escolha (uso por falta de opção), falta de consciência por parte da população, falta da atenção dos governantes e destaque à necessidade de se cumprir a lei. Os valores extraídos de tais argumentos consistem em sentimento de invisibilidade, como é observável também por meio da análise de similitude, e crença no Estado provedor.

Os gestores possuem como argumentos, contidos em suas falas, que todas as obras e toda a frota são devidamente adaptadas de acordo com as normas nacionais de desenho universal, que o problema da acessibilidade é transversal, o que não está explícito na fala, mas é um argumento observável pela prática de enfrentamento do problema. O valor norteador de tais argumentos é o tecnicismo, pois percebe-se que este é o lado priorizado, talvez o único. De fato, quanto tematizada, a acessibilidade é explicada como se perpassasse transversalmente o PTU, sem ações específicas para serem coordenadas, deixando que cada unidade “aplique” tecnicamente a solução de adaptação à norma de acessibilidade universal da ABNT.

Neste sentido, considerando a apresentação do objeto e a gestão do problema da acessibilidade, é possível notar que não há nenhum setor, gestor, ação (em relação ao planejamento) ou produto em que há a protagonização da pessoa com deficiência, apesar da amplitude do problema da acessibilidade e do próprio objeto. Por este motivo, podemos dizer que o problema da acessibilidade e da sua qualidade no PTU é tratado segundo um certo modelo de “resposta por transversalidade, sem coordenação”, sem tematização específica e limitada a um tecnicismo que nem mesmo ele é formalmente cumprido na percepção lida por meio das falas dos usuários, pois estes também consideram os aspectos humanos do serviço, mais relacionados com a qualidade da prestação, mesmo que estes (72%) tenham reconhecido uma melhoria de qualidade no tempo.

Os resultados das falas dos três conjuntos ou grupos mostraram também claramente como a nomenclatura “pessoa com deficiência”, defendida por especialistas, utilizada em normas jurídicas e em trabalhos acadêmicos, foi muito pouco utilizada - não por acaso, o peso do modelo médico de deficiência pode ser observado na fala de um dos entrevistados, quando relatou que “um dia iria se formar na Universidade de Brasília, apesar do médico ter dito para ela ‘ficar quietinha em casa’”. Com isto, observa-se que os modelos de abordagem podem também aproximar os valores envolvidos pelos três conjuntos de entrevistados, uma vez que, por exemplo, a noção de Estado provedor, que é o valor comum entre os dirigentes das associações e usuários, se encaixa no modelo social, em que o foco não é a deficiência, mas o ambiente. O tecnicismo, valor identificado nas falas dos gestores do programa, por sua vez, se encaixa no modelo médico, que não exclui a adaptação do ambiente, obviamente, mas que não a trata com alto grau de prioridade.

Do mesmo modo, com base nos valores identificados, pode-se conceber a problemática da acessibilidade enquanto um problema público, uma vez que há organização civil e mobilização de órgãos públicos em torno do tema. Sob visão pragmatista de John Dewey, o “público”, isto é, as pessoas que não são diretamente afetadas pela situação ou ação, mas que se sentem parte dela, é o que caracteriza o problema como público. No caso da acessibilidade, o público são pessoas que não possuem deficiência física ou mesmo precisam lidar com ela em seu cotidiano, mas que passam a ter uma experiência pública relacionada (Cefaï, 2011, 2017). Logo, é justamente a experiência indireta das pessoas com a acessibilidade na perspectiva da pessoa com deficiência, que incide sobre a qualidade do público do problema da acessibilidade e, conseqüentemente, sobre a proporção deste.

Isto posto, a dimensão da acessibilidade alcançada por esta avaliação ultrapassou as paredes do PTU, uma vez que a experiência apresentada vai além de pontos específicos objetos do programa. Portanto, é importante ressaltar que, o público em geral, suas concepções e atitudes também influenciam nos resultados de políticas públicas. As barreiras humanas, por exemplo, foram ressaltadas entre as dificuldades encontradas. Tais barreiras não se concentram apenas na prestação de serviço no metrô, ônibus ou terminais, mas envolvem a sociedade como um todo. Por isto, por mais que tenhamos objetificado a qualidade da acessibilidade no PTU nesta avaliação axiológica, é preciso não esquecer que, mesmo o considerando como um instrumento importante no processo de políticas

públicas de mobilidade para pessoa com deficiência no DF, não pode ser considerado isoladamente.

7. Considerações finais

Este artigo buscou apresentar uma avaliação axiológica sobre a qualidade da acessibilidade para pessoas com deficiência física no âmbito do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, abordando percepções de diferentes públicos. Para isso, assumiu os desafios de inserir-se no campo de estudos em políticas públicas, de assumir a centralidade do conceito de *público* e a não neutralidade valorativa tanto dos instrumentos de políticas públicas, quanto dos próprios processos que os avaliam. Por esta última afirmação, estes desafios estavam ancorados em uma posicionalidade axiológica que compartilha de um projeto de sociedade democrática baseada nos valores de equidade, respeito às diferenças e participação social, possíveis por meio de ações transversais e intersetoriais que prestigiem espaços de fala dos diferentes grupos que compõem os públicos das políticas, programas, projetos e ações governamentais.

Os resultados desta avaliação mostraram que a compreensão dos significados acerca da acessibilidade é muito mais complexa para o público de usuários com deficiência e/ou pessoas envolvidas diretamente com eles do que para o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal. De fato, para os cidadãos com deficiência que precisam utilizar o transporte público no Distrito Federal ainda persistem muitas barreiras técnicas e humanas. Este problema, assumindo a perspectiva de John Dewey (1927), indica que, embora não tenha a sua dimensão pública plenamente reconhecida, já é possível identificar os primeiros processos de ativação ou mobilização de um público, particularmente importante quando se trata do público indiretamente atingido por este problema.

Além destas dimensões valorativas-contextuais, a avaliação axiológica possibilitou perceber que a formação do quadro valorativo, que é intrínseco ao fluxo de políticas públicas, afetou tanto a concepção do programa por parte de quem o planeja e executa, como também por parte de quem usufrui de seus serviços, revelando diferentes compreensões sobre o papel do Estado na promoção da acessibilidade.

São diferentes dimensões que, combinadas, apontam também para os grandes desafios do próprio campo de avaliação em políticas públicas, desafios que dizem respeito a posicionalidade necessária de cada processo de avaliação empreendido

Alves & Boulosa. Avaliação axiológica do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

(problematização do que é avaliação, quanto dos seus métodos possíveis), o qual deve buscar seu compromisso com a reflexividade e a aprendizagem, haja vista a sua necessidade de pluralizar-se.

Por fim, considerando que, para realizar proposições de melhoria que concordem com a realidade institucional da política pública seja necessária uma análise mais ampla de seu desenho, com instrumentos voltados para esta finalidade, esta pesquisa avaliativa não teve como foco realizar propostas de mudanças no caso de uma segunda versão do programa, apesar de dar luzes a possíveis pontos a serem problematizados caso ocorra, tais como a gestão da qualidade da acessibilidade no âmbito do programa e limitado esforço de instrução a respeito do tema aos prestadores de serviço, como visto a partir das respostas dos participantes.

Referências

Alves, C. de M. (2018). *Avaliação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal: Percepções sobre a qualidade na dimensão da acessibilidade* (Monografia de Conclusão de Curso). Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil.

Amaral, F. L. J. dos S., Holanda, C. M. de A., Quirino, M. A. B., Nascimento, J. P. da S., Neves, R. da F., Ribeiro, K. S. Q., & Alves, S. B. A. (2012). Acessibilidade de pessoas com deficiência ou restrição permanente de mobilidade ao SUS. *Ciência & Saúde Coletiva*, 17(7), 1833-1840.

Apae Brasil (2020). *Apae em Números*. Recuperado de <https://apae.com.br/>

Barbosa, A. S. (2016). Mobilidade Urbana para Pessoas com Deficiência no Brasil: um estudo em blogs. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 8(1), 142-154.

Becker, H. (2009). *Falando da sociedade: ensaios sobre as diferentes maneiras de representar o social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

Bernardes, L. C. G., & Araújo, T. C. C. F. (2012). Deficiência, políticas públicas e bioética: percepção de gestores públicos e conselheiros de direitos. *Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, 17(9), 2435-2445.

Blumer, H. (1971). Social Problems as Collective Behavior. *Social Problems*, Winter, 18(3), 298-306.

Boulosa, R. (2013) Mirando ao Revés nas Políticas Públicas: notas sobre um percurso de pesquisa. *Pensamento & Realidade*, São Paulo, 28(3), 67-84.

_____ (2017). *Avaliação em Políticas e Gestão Social (curso)*. Brasília, Brasil.

_____ (2019). Mirando ao Revés as políticas públicas: os desenvolvimentos de uma abordagem crítica e reflexiva para o estudo das políticas públicas. *Publicações da Escola da AGU*, 11, 89-106.

Boulosa, R., & Peres, J. (2020). *Análise, elaboração e gestão de programas e projetos* (1ª Ed., Vol. 1). Salvador: UFBA/SEAD, 1-123.

Cefaï, D. (2011). Como uma associação nasce para o público: vínculos locais e arena pública em torno da associação La Bellevilleuse, em Paris. In: D. Cefaï, M. A. S. Mello, F. B. Veiga, & F. R. Mota (Orgs.). *Arenas públicas. Por uma etnografia da vida associativa* (pp. 67-102). Rio de Janeiro, EdUFF.

Cefaï, Daniel. (2017). Públicos, Problemas Públicos e Arenas Públicas: o que nos ensina o pragmatismo (parte I). *Novos Estudos* (Cebrap: São Paulo), 36(1), 187-213.

Dewey, John (1927). Em busca do público. In: L. A. Hickman, & T. Alexander (Orgs.) (1998). *The Essential Dewey: Pragmatism, Education, Democracy* (vol. 1, pp. 281-292). Bloomington: Indiana University Press.

Fischer, F. (1993). *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. Duke University Press.

_____ (2016). Para além do empirismo: policy inquiry na perspectiva pós-positivista. *Revista NAU Social*, 7(12), 163-180.

Gil, A. C. (2008). *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social* (6ª Ed.). São Paulo: Editora Atlas.

Gusfield, J. R. (1984). *The Culture of Public Problems: Drinking-Driving and the Symbolic Order*. University of Chicago Press.

Hillesheim, D., Paiva, K. M. de, Rech, C. R., Vargas, J. C. B., Luiza Neto, I., Günther, H., & d'Orsi, E. (2019). Mobilidade urbana ativa de adultos com perda auditiva e a percepção sobre o ambiente: um estudo multicêntrico. *Cadernos de Saúde Pública*, 35(11).

IBGE (2010). *Censo Demográfico 2010: Características gerais da população, religião e pessoas com deficiência*. Rio de Janeiro.

Júnior, L., & Martins, M. C. (2010). *História do Movimento Político das Pessoas com Deficiência no Brasil*. Brasília: Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência.

Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/13146.htm

Alves & Boulosa. Avaliação axiológica do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF). Recuperado de http://www.sinj.df.gov.br/SINJ/Norma/68571/Lei_4566_04_05_2011.html

Ribeiro, T. H. M. (2017). O Movimento Político das Pessoas com Deficiência: a mitigada representação democrática da maior das minorias no Brasil. *JusBrasil*. Recuperado de <https://thiagohelton.jusbrasil.com.br/artigos/485939920/o-movimento-politico-das-pessoas-com-deficiencia-a-mitigada-representacao-democratica-da-maior-das-minorias-no-brasil>

Secchi, L. (2016). *Análise de Políticas Públicas: Diagnóstico de Problemas, Recomendação de Soluções*. São Paulo: Cengage Learning.

SEMOB (2018). *Fiscalização emite 196 autos de infração por problemas de acessibilidade*. Brasília: Secretaria de Transporte e Mobilidade. Recuperado de <http://www.semob.df.gov.br/fiscalizacao-autua-196-onibus-por-problemas-de-acessibilidade/>