



Universidade Federal do Pampa

**Campus Santana do Livramento
Graduação em Administração
Trabalho de Curso**

CIDADES INTELIGENTES E ESTRATÉGIAS DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: Uma análise das estratégias visando o acesso das pessoas com deficiência no mercado de trabalho em Santana do Livramento.

Autoria: Gabriel da Cunha Ferreira
Orientador: Dra. Carolina Freddo Fleck

RESUMO

Esta pesquisa teve como objetivo mapear as possibilidades de mudança na mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência na cidade de Santana do Livramento, a partir da comparação com estratégias utilizadas em cidades inteligentes. Para alcançar esse objetivo, foi utilizado o método de exercício etnográfico, com abordagem qualitativa e de caráter exploratório, por meio de observação direta, pesquisa documental e entrevistas semiestruturadas. Os participantes da pesquisa eram PCD's em busca de emprego ou que estivessem no mercado de trabalho e pessoas envolvidas na causa. A partir disso, foi possível verificar quais as estratégias de mobilidade e acessibilidade de cidades inteligentes para PCD's viáveis para Santana do Livramento. A falta de acessibilidade e mobilidade em Santana do Livramento reflete no acesso das pessoas com deficiência (PCD) no mercado de trabalho, visto que a cidade não foi planejada pensando nessas pessoas e devido a essa dificuldade de se locomover até o trabalho acabam por não preencher essas vagas. Já as cidades inteligentes que são planejadas para proporcionar qualidade de vida à população, buscam preencher essas lacunas de acessibilidade e mobilidade.

Palavras-chave: Pessoa com deficiência, Acessibilidade, Mobilidade, Cidades Inteligentes, Estratégias Inteligentes.

**SMART CITIES AND URBAN ACCESSIBILITY AND MOBILITY STRATEGIES:
An analysis of strategies aimed at accessing the job market for people with disabilities in
Santana do Livramento.**

ABSTRACT

This research aimed to map the possibilities for change in mobility and accessibility for people with disabilities in the city of Santana do Livramento, based on comparison with strategies used in smart cities. To achieve this objective, the ethnographic exercise method was used, with a qualitative and exploratory approach, through direct observation, documentary research and semi-structured interviews. The research participants were PWDs looking for a job or who were in the job market and people involved in the cause. From this, it was possible to verify which mobility and accessibility strategies for smart cities for PWDs were viable for Santana do Livramento. The lack of accessibility and mobility in Santana do Livramento reflects on the

access of people with disabilities (PWD) to the job market, as the city was not planned with these people in mind and due to this difficulty in getting to work they end up not filling these vacancies. Smart cities, which are planned to provide quality of life for the population, seek to fill these gaps in accessibility and mobility.

Keywords: People with disabilities, Accessibility, Mobility, Smart Cities, Smart Strategies.

CIUDADES INTELIGENTES Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD URBANA: Un análisis de estrategias orientadas al acceso de las personas con discapacidad al mercado laboral en Santana do Livramento.

RESUMEN

Esta investigación tuvo como objetivo mapear las posibilidades de cambio en movilidad y accesibilidad para personas con discapacidad en la ciudad de Santana do Livramento, a partir de la comparación con estrategias utilizadas en ciudades inteligentes. Para lograr este objetivo se utilizó el método de ejercicio etnográfico, con un enfoque cualitativo y exploratorio, a través de la observación directa, la investigación documental y entrevistas semiestructuradas. Los participantes de la investigación fueron personas con discapacidad que buscaban empleo o que estaban en el mercado laboral y personas involucradas en la causa. A partir de esto, fue posible verificar qué estrategias de movilidad y accesibilidad para ciudades inteligentes para personas con discapacidad eran viables para Santana do Livramento. La falta de accesibilidad y movilidad en Santana do Livramento se refleja en el acceso de las personas con discapacidad (PCD) al mercado laboral, ya que la ciudad no fue planificada pensando en estas personas y debido a esta dificultad para llegar al trabajo terminan no cubrir estas vacantes. Las ciudades inteligentes, que están planificadas para brindar calidad de vida a la población, buscan llenar estos vacíos en accesibilidad y movilidad.

Palabras-clave: Personas con discapacidad, Accesibilidad, Movilidad, Ciudades Inteligentes, Estrategias Inteligentes.

1 INTRODUÇÃO

Um dos maiores desafios nas cidades é a integração social de minorias, como as PCD's, que são as mais prejudicadas com a falta de adaptabilidade das regiões urbanas e enfrentam problemas de mobilidade. No entanto, com o avançar do século XXI e das inovações tecnológicas e sociais, verifica-se que existe um olhar atento para esse problema em algumas cidades com a ajuda da tecnologia, utilizando recursos para desenvolver equipamentos que auxiliem essas pessoas a realizarem tarefas diárias, como também, proporcionar maior acessibilidade (Maciel; Piaia, 2018).

Na perspectiva do trabalho para pessoas com deficiência, é possível afirmar que este é um direito garantido por diversas legislações no Brasil. A Lei nº 13.146 de 2015, por exemplo, estabelece como prioridade a promoção do trabalho para essas pessoas, enquanto a Lei nº 8.213 de 1991 assegura a reserva de vagas para PCD em empresas com mais de 100 funcionários (Ramos, 2017). No entanto, mesmo com essas garantias legais, as PCD's ainda enfrentam múltiplos empecilhos para a sua inserção no mercado de trabalho. Entre os principais obstáculos, destaca-se a resistência de algumas empresas em contratar indivíduos com deficiência. Ademais, ainda existem fatores que indiretamente afetam essa inclusão, como o limitado acesso à educação e as precárias condições dos equipamentos públicos e do transporte coletivo, dos quais evidenciam a carência de acessibilidade nas cidades (Bahia; Schommer, 2010).

Segundo Silva (2013) a falta de infraestrutura apropriada e o crescimento significativo das cidades tem como resultado diversos problemas, como por exemplo, os estruturais. Nessa seara, conforme o autor supracitado, surgem as cidades inteligentes como uma forma de alterar essa realidade, proporcionando com o uso da tecnologia uma mudança na vida da população em geral. Com a programação e a fixação de objetivos e metas específicas, a mobilidade inteligente passa a ser considerada essencial para essas cidades.

A partir dessa perspectiva, observa-se que nas cidades inteligentes são desenvolvidas estratégias específicas para garantir maior acessibilidade às pessoas com deficiência. São alternativas desenvolvidas para melhorar a infraestrutura e com a utilização da tecnologia promover uma maior autonomia para essas pessoas, já que a falta de acessibilidade prejudica vários aspectos na vida delas, como o acesso ao mercado de trabalho.

Diferente dessa realidade, o crescimento da população sem o adequado planejamento, ocasionou inúmeros problemas sociais, sendo um deles a exclusão social, uma vez que não foi dada a devida atenção, em muitos locais, para pessoas com deficiência ou necessidades especiais. O que tornou as questões de acessibilidade importantes, principalmente se existir a conscientização da população, sendo que o uso da tecnologia permite que sejam pensadas alternativas, até mesmo para tornar as cidades mais humanas e inteligentes (Neto; Rolt; Alperstedt, 2018).

Nesse caso, a falta de acessibilidade e mobilidade urbana reflete diretamente no mercado de trabalho, mesmo havendo legislações que asseguram o direito ao trabalho para PCD's, não é possível garantir trabalho se a própria cidade não proporciona meios de transportes, infraestrutura e condições para o deslocamento até o trabalho. Dessa forma, constata-se que a falta de acessibilidade impacta a mobilidade tanto no ambiente de trabalho quanto no deslocamento entre as residências e o local de trabalho, incluindo as limitações do transporte público e das vias de acesso. Isso resulta na impossibilidade das pessoas com deficiência usufruírem de seu direito ao emprego e de se manterem nele com qualidade de vida (Madeiro, 2017).

Nesse sentido, as cidades inteligentes que são consideradas aquelas que utilizam da tecnologia para melhorar a qualidade de vida da população, podem tornar-se exemplos de acessibilidade. Quando se observa que existem estratégias utilizadas nessas cidades com o auxílio da tecnologia que permitem a mobilidade das pessoas com deficiência, isso proporciona uma melhor infraestrutura para o deslocamento das PCD's (Azevedo Neto; Tavares; Barbosa, 2021), garantindo, assim, uma vida digna e uma maior autonomia para essas pessoas.

Diante desse contexto, verificou-se que as estratégias utilizadas em cidades inteligentes podem contribuir para o acesso ao mercado de trabalho das PCD's. Por isso, o presente trabalho busca responder o seguinte questionamento: Quais as possibilidades de mudança na mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência na cidade de Santana do Livramento, a partir da comparação com estratégias utilizadas em cidades inteligentes?

Sendo assim, o objetivo geral da presente pesquisa é mapear as possibilidades de mudança na mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência na cidade de Santana do Livramento, a partir da comparação com estratégias utilizadas em cidades inteligentes. Para atingir esse objetivo geral, tem-se como objetivos específicos: (a) identificar estratégias de mobilidade e acessibilidade para PCD's já utilizadas ou modelos propostos para cidades inteligentes; (b) analisar a percepção de pessoas com deficiência residentes em Santana do Livramento, sobre mobilidade e acessibilidade da cidade; (c) verificar estratégias de mobilidade e acessibilidade de cidades inteligentes para PCD's viáveis para Santana do Livramento.

No Brasil, verifica-se a existência de legislações que visam tanto a acessibilidade nas cidades como também a presença das pessoas com deficiência no trabalho. Todavia essas leis não se demonstram totalmente eficazes para garantir o acesso das PCD's no mercado de trabalho (Garcia, 2010). Apesar das pessoas com deficiência ocuparem uma parcela

significativa da população brasileira, representando 8,9% (IBGE, 2022), a maioria das cidades no Brasil não apresentam infraestrutura que garantam a locomoção dessas pessoas, consequência da falta de acessibilidade. Nesse contexto, existem cidades inteligentes que utilizam da tecnologia para proporcionar uma maior mobilidade urbana e acessibilidade com o objetivo de melhorar a qualidade de vida das PCD's e das pessoas com mobilidade reduzida (Oliveira; Camarini; Guedes, 2022).

Dessa forma, a falta de acessibilidade e as barreiras arquitetônicas nas cidades refletem prejudicialmente em várias áreas na vida dessas pessoas, impossibilitando a garantia da autonomia e independência. Se as pessoas com deficiência não conseguem se deslocar para atividades básicas, conseqüentemente não tem como acessar o mercado de trabalho, visto a falta de acessibilidade de suas casas até ele. Assim, segundo Martins (2010), a supressão das barreiras arquitetônicas possibilita a inclusão e o acesso das PCD's a vários locais, incluindo, os de trabalho.

As pesquisas relacionadas às cidades inteligentes, segundo Vanzin e Palazzo (2018), mostram as preocupações dos autores em resolver problemas sobre acessibilidade e mobilidade. Ainda, conforme Azevedo, Tavares e Barbosa (2021), a maioria dos artigos publicados na seara das cidades inteligentes assistivas concentra-se nos Estados Unidos. Da mesma forma, segundo Dourado e Faria (2021) são poucos artigos que tratam sobre as PCD's nos eventos da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração (ANPAD) e nos anos de 2010 até 2020 existiu uma redução relativa. Com isso, em termos teóricos, este estudo se justifica, pois, além de contribuir com a realização de um apanhado sobre as principais estratégias utilizadas em cidades inteligentes para PCD's, também irá dissertar sobre o tema visando o acesso das PCD's no mercado de trabalho.

Com isso, em termos práticos o presente trabalho pretende contribuir para que a gestão de Santana do Livramento verifique quais estratégias utilizadas em cidades inteligentes podem ser implantadas na cidade para aumentar o número de PCD's no mercado de trabalho e melhorar a acessibilidade e mobilidade para essas pessoas na cidade. Isso porque Santana do Livramento carece em muito na questão de acessibilidade e infraestrutura adequada para as PCD's e é necessário o investimento nessa área para que seja possível garantir a igualdade de oportunidades para essas pessoas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Nesse tópico, serão apresentados os elementos teóricos que sustentam os principais componentes da pesquisa, organizados em três seções: Cidades Inteligentes, Acessibilidade e Mobilidade Urbana em Cidades Inteligentes para PCD's e Mercado de Trabalho para PCD's.

2.1 Cidades Inteligentes

O crescimento da população nos centros urbanos transformou-se num desafio para infraestrutura nas cidades (Ferreira *et al.*, 2015). Com ele, a tecnologia, está cada vez mais presente na vida das pessoas destaca-se quando as cidades buscam melhorar a vida da sua população, proporcionando uma série de medidas interligadas de recursos tecnológicos para alcançar esse objetivo. Assim, as cidades que buscam utilizar a tecnologia visando o melhor para seus cidadãos são denominadas como cidades inteligentes.

No entendimento de Soares Neto (2018), existe uma certa dificuldade em definir cidades inteligentes, principalmente, quando observadas as diferentes realidades no mundo, devido às particularidades das sociedades atualmente, além de as particularidades de cada país. Para isso, observa-se que cada realidade possui suas próprias necessidades que podem ser supridas quando se procura pensar em uma cidade inteligente, que utiliza da tecnologia para garantir de certa forma uma melhora na qualidade de vida daqueles que residem no local.

Conforme Weiss, Bernardes e Consoni (2017), devido à evolução da tecnologia no mundo, a inovação tornou-se essencial na perspectiva de avanço das cidades, sobretudo para buscar uma maior compreensão sobre as particularidades e necessidades das mesmas. Ainda conforme os autores supracitados, verifica-se que a partir do aumento dos estudos e pesquisas na área de tecnologia e de gerenciamento foram surgindo muitas definições para as cidades inteligentes.

A definição mais utilizada para as cidades inteligentes são as que se referem ao uso das tecnologias da informação e comunicação (TIC). Este, na visão de Soares Neto (2018) é um elemento essencial para caracterizar as cidades inteligentes, mas também é um desafio, quando se verifica a dificuldade de produzir um mecanismo que seja eficiente para suportar além do fluxo de informações de origens distintas também o desenvolvimento inteligente com foco na sustentabilidade. O Brasil é um exemplo disso, já que existem estudos referentes a cidades inteligentes, mas ainda não foi desenvolvida nenhuma política governamental que tenha o intuito de regular esse processo.

Em suma, pode-se conceituar as cidades inteligentes conforme a União Internacional de Telecomunicações (UIT):

Uma cidade inteligente e sustentável é uma cidade inovadora que aproveita as tecnologias de informação e comunicação (TIC) e outros meios para melhorar a qualidade de vida, a eficiência da operação e os serviços urbanos e a competitividade, respondendo, ao mesmo tempo, às necessidades das gerações presentes e futuras no que diz respeito aos aspectos econômicos, sociais e ambientais (ONU, 2015, p. 1, apud Soares Neto, 2018, p. 32).

As cidades inteligentes são consideradas aquelas que utilizam a tecnologia, visando a inclusão e bem-estar, sendo esse um de seus principais elementos de caracterização. No entanto, o seu objetivo é muito maior que implementar a tecnologia nos centros urbanos, mas também, garantir uma cidade mais humana para todos. Inclusive, segundo Nam e Pardo (2011, apud Mendonça Junior; Coutinho, 2022) as estratégias inteligentes são consideradas aquelas que priorizam e colocam as pessoas em primeiro lugar e não a tecnologia.

No entendimento de Rampazzo e Vasconcelos (2018), as cidades inteligentes que procuram ser humanas necessitam cumprir com duas características: o engajamento, que é quando o governo e os cidadãos se unem para poder compreender certos pontos; e a co-criação, que proporciona ao cidadão colaborar com o desenvolvimento da cidade.

Nesse aspecto, as cidades inteligentes podem proporcionar uma participação maior de todos, permitindo o envolvimento da sociedade nas decisões e a prática da cidadania em conjunto com a tecnologia. Todavia, para que isso aconteça são necessárias políticas públicas para não ocorrer novas segregações e fragmentações, propondo-se de fato a inclusão social (Rampazzo; Vasconcelos, 2018).

Desse modo, para que uma cidade inteligente seja classificada como humana e inclusiva, é necessária a presença de vários aspectos que se devem interligar como a participação da população, o comprometimento de todos os agentes da cidade, e o incentivo de oportunidades igualitárias para todos os indivíduos através da utilização da tecnologia com o objetivo de melhorar a qualidade de vida em geral (Fernandes, 2023). Com isso, as cidades inteligentes são “uma nova modalidade de reorganização do espaço urbano, onde não se busca apenas a constante produção de bens e serviços, mas também, visa estabelecer relações sociais que observem a necessidade de bem-estar do cidadão [...]” (Aieta, 2016, p. 1641). Isso se torna um desafio quando se observam as realidades e dificuldades individuais, como as das pessoas com deficiência que necessitam de uma infraestrutura diferenciada para se locomover e viver com qualidade de vida.

Ainda assim, pela complexidade das sociedades atuais, é muito improvável encontrar algum país que não tenha efetuado nenhuma atividade no que se refere a cidades inteligentes (Neto; Rolt; Alperstedt, 2018). Isto é, podem existir cidades que não são classificadas como inteligentes, mas elas possuem iniciativas que são classificadas como inteligentes em determinados aspectos que proporcionam uma melhora na vida dos seus habitantes.

Em suma, as cidades inteligentes têm como principal objetivo proporcionar uma melhora na vida das pessoas, visto que cada indivíduo possui suas próprias particularidades. Quando as cidades inteligentes são pensadas visando a assegurar uma maior igualdade e a abranger toda a população, deve-se pensar principalmente na acessibilidade. Isso permite que as PCD's tenham seus direitos assegurados, que elas possam se deslocar para suas atividades básicas como as de trabalho, serviços públicos, mercado, como também para o lazer, garantindo uma maior dignidade para essas pessoas.

2.1.1 Acessibilidade e mobilidade urbana em cidades inteligentes para PCD's

De acordo com os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), através da “Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD): Pessoas com Deficiência 2022”, foi constatado que existem 18,6 milhões de pessoas com deficiência no Brasil, considerando pessoas com dois anos ou mais. Esse dado corresponde ao total de 8,9% da população brasileira (IBGE, 2022).

A acessibilidade e a mobilidade das cidades possuem um papel fundamental para que essas pessoas consigam se deslocar para realizarem suas atividades básicas e imprescindíveis. Isso porque mesmo revelando ser uma parcela significativa, as PCD's ainda são minoria no acesso ao mercado de trabalho, escola e educação superior (IBGE, 2022).

Destarte, é importante fazer a distinção entre acessibilidade e mobilidade urbana. Enquanto a acessibilidade se trata da possibilidade de um indivíduo participar de uma ou mais atividades (Jones, 1981 apud Guglielmi, *et. al*, 2021), a mobilidade urbana diz respeito a facilidade com que as pessoas conseguem se deslocar dentro da cidade (Almeida; Giacomini; Bortoluzzi, 2013, apud Guglielmi *et al.*, 2021).

Ainda, segundo Ribeiro (2014) a mobilidade urbana corresponde a uma característica das cidades que diz respeito à facilidade de movimentação tanto de pessoas como mercadorias no ambiente urbano e isso implica nas condições das vias e nas opções disponíveis para a circulação. Já a acessibilidade seria a possibilidade de usufruir dos espaços urbanos de forma autônoma e segura, sem encontrar nenhum obstáculo independente do lugar em que se queira ir.

Ocorre que as pessoas com deficiência encontram diversas barreiras que precisam enfrentar no seu dia a dia, como a falta de acessibilidade física, na qual prejudica o direito fundamental de ir e vir dessas pessoas (Silva; Lazzarin, 2016). Na pesquisa de Faria, Casotti e Carvalho (2015), verifica-se que existem várias barreiras à mobilidade e em sua grande maioria tratam-se de barreiras arquitetônicas, causadas por problemas estruturais da cidade.

No Brasil, é visível a falta de inclusão da pessoa com deficiência, apesar de ser um direito garantido pela Constituição Brasileira de 1988, são poucas as cidades que garantem total acessibilidade para essas pessoas. Isso prejudica essa parcela da população, já que sem garantir a acessibilidade adequada gera menos independência e oportunidades a esses cidadãos (Mendonça Junior; Coutinho, 2022). Um exemplo disso é a cidade de Paraty no Rio de Janeiro. Apesar de ser uma cidade turística que recebe inúmeros visitantes, o deslocamento no Centro Histórico da cidade não pode ser realizado por todas as pessoas, existindo inúmeras barreiras que dificultam o efetivo deslocamento (Rodrigues; Cheibub, 2020).

Em contrapartida, há cidades inteligentes assistivas, que utilizam da tecnologia para garantir uma maior acessibilidade para as PCD's, fazendo com que sejam reduzidas ou

solucionadas as dificuldades encontradas por essas pessoas com o intuito de fornecer mais tranquilidade, aumentar a acessibilidade e proporcionar uma melhora no cotidiano dessas pessoas (Azevedo Neto; Tavares; Barbosa, 2021). No que se refere ao mercado de trabalho, Maia e Freitas (2015) constatam que a tecnologia assistiva corrobora para o desenvolvimento dos trabalhadores com deficiência, o que é reconhecida por elas, porém não é aplicado, o que acaba por diminuir o acesso de PCD'S nas empresas.

Segundo Maciel e Piaia (2018), as cidades inteligentes assistivas buscam eliminar as barreiras que impedem com que as pessoas com deficiências tenham uma vida normal, ou seja, consigam se deslocar sem nenhum empecilho, permitindo a igualdade de condições entre todos. Dessa forma, o objetivo central das cidades inteligentes assistivas é o desenvolvimento de uma cidade que seja inclusiva para todas as pessoas e sem distinção, proporcionando para todos os resultados obtidos pela tecnologia, já que essa combinação entre tecnologia e urbanização tem muito a favorecer e contribuir na vida de toda a população (Maciel e Piaia, 2018).

Entretanto, segundo dados da *Smart Cities for All* (2016), uma plataforma que possui como parceiro a Microsoft, AT&T e World Enable, menos de 25% dos especialistas observam os padrões da Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) sendo usados para a acessibilidade. Ainda, segundo Neto, Rolt e Alperstedt (2018), as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida enfrentam vários problemas para se deslocar como a infraestrutura inapropriada de vários espaços e a dificuldade no acesso a informações sobre acessibilidade, escolhendo muitas vezes não ir em determinados locais devido à ausência de informações acessíveis.

Nesse sentido, pode-se observar que existem algumas cidades que se destacam nesse requisito de promover acessibilidade em cidades inteligentes, como Melbourne, localizada na Austrália. Segundo Maciel e Piaia (2018), a estação de trem da cidade, denominada como Southern Cross, criou um aplicativo de celular para ser utilizado por cegos, que emite sinais sonoros, dos quais direcionam trajetos, dispõe sobre a posição dos elevadores e a suspensão das escadas rolantes. Segundo os autores supracitados, também é possível observar outra iniciativa da Universidade de Washington, que lançou o aplicativo AccessMap. Ele possibilita com que a pessoa com deficiência consiga planejar o seu próprio trajeto de forma acessível para se locomover pela cidade de Seattle.

Dessa forma, com a tecnologia cada vez mais está presente na vida das pessoas, as informações podem ser acessadas por qualquer pessoa conectada na internet e isso se destaca quando a tecnologia é utilizada para ajudar as pessoas com deficiência, a partir de mecanismos que facilitam a vida dessas pessoas (Silva; Silva; Vieira, 2018). Ainda assim, corroborando com o exposto, os autores Faria, Cassoti e Carvalho (2015) afirmam que a verdadeira inclusão é alcançada “a partir da combinação efetiva de ao menos três elementos: investimentos em mobilidade urbana, acesso à tecnologia assistiva e remoção das barreiras atitudinais” (2015, p.192). Nesse sentido, a inclusão social pode ser beneficiada com as TICs, que podem ser utilizadas como uma forma de possibilitar uma maior qualidade de vida e cidadania para as pessoas com deficiência (Silva; Lazzarin, 2016).

Conclui-se, que segundo Maciel e Piaia (2018), a tecnologia pode mudar a vida da população de uma cidade e não existem quaisquer dúvidas sobre essa possibilidade, principalmente, quando se observa as necessidades dos que mais precisam, como as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Já para Mendonça Junior e Coutinho (2021), as cidades inteligentes quando voltadas às pessoas, tornam a acessibilidade um tema importante e primordial, sobretudo para promover a igualdade entre os diversos cidadãos, garantindo a todos a possibilidade de utilizar os espaços da cidade de forma cômoda e segura.

2.2 Mercado de Trabalho para PCD's

A legislação brasileira assegura o direito da inclusão das pessoas com deficiência no mercado de trabalho, como forma de garantir a igualdade de direitos e a dignidade para essas pessoas. Assim, segundo Carmo, Gilla e Quiterio (2020), a primeira norma nacional que buscou estabelecer a inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho foi a Constituição Brasileira de 1988, proibindo ainda, qualquer discriminação nesse sentido. Na mesma perspectiva da Convenção 159 da Organização Internacional do Trabalho, o Brasil aprovou em 1991, a Lei nº 8.213, conhecida como a Lei de Cotas, que institui que as empresas com 100 ou mais funcionários estão obrigadas a preencher 2% a 5% dos seus cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas portadoras de deficiência habilitadas.

Ocorre que existe uma diferença entre a inserção e a inclusão no ambiente de trabalho da pessoa com deficiência, pois a inclusão garante uma preparação do local de trabalho para que essa pessoa se torne um colaborador e ainda proporciona que essa pessoa consiga se sentir produtiva e realizada (Caron; Gadonski; Costa; Rodrigues, 2021). Logo, apesar dessas medidas legislativas garantindo esse direito de acesso ao mercado de trabalho, verifica-se que existem muitas dificuldades e barreiras que precisam ser enfrentadas por essas pessoas que sofrem com a aceitação da sociedade que se demonstra preconceituosa e não inclusiva. Assim, segundo Ribeiro *et al.* (2014) a pessoa com deficiência precisa além de superar as barreiras físicas existentes nas cidades, também necessita enfrentar as que advêm do preconceito das pessoas como as atitudinais e culturais para ser inserida no mercado de trabalho. Para uma efetiva inclusão, é necessário um movimento bilateral no qual a sociedade precisa proporcionar circunstâncias que garantam às pessoas com deficiência o exercício da cidadania.

Nesse contexto observa-se que a inclusão das pessoas com deficiência no mercado de trabalho, envolve questões não só relacionadas à empresa que pretende contratar essa pessoa, sendo que isso já é uma dificuldade, mas também está relacionada a outros fatores como:

A inclusão no mercado de trabalho é política pública que tem algumas particularidades: ela se materializa nos espaços das empresas e de instituições públicas; convoca uma diversidade de atores sociais – agentes públicos, profissionais de instituições especializadas e associações, profissionais de recursos humanos e gerentes das empresas e instituições, familiares e as próprias PcD; depende de outras políticas no campo da educação, do planejamento urbano e transporte público, da saúde, da seguridade social, dentre outras. (Simonelli; Jackson, 2017, p. 856).

Ainda mais, segundo Simonelli e Jackson (2017) as empresas buscam a contratação das PCD's apenas para cumprir a lei e não pelo que realmente as PCD's podem contribuir nesse ambiente, já que não possuem perspectivas de uma mudança significativa na visão sobre as pessoas com deficiência. Por essa visão preconceituosa, a inclusão só acontece de fato quando existem uma série de atitudes que envolvem políticas públicas em âmbito local e práticas que influenciam neste processo dentro da empresa.

Outros autores também abordam essa questão, segundo Freitas *et al.* (2017), a inclusão das pessoas com deficiência nas empresas acontece principalmente por causa da legislação e esse fato faz com que se verifique o papel do governo diante de situações em que existem comportamentos socialmente responsáveis. Isso porque, segundo Zanitelli (2013), para uma empresa ser socialmente responsável significa não apenas cumprir as legislações, mas fazer mais por seus colaboradores, comunidade e meio ambiente (apud Freitas *et al.*, 2017).

Ademais, muitas vezes a contratação das PCD's está associada à pouca produtividade. Todavia, segundo Ferreira e Rais (2016), apesar da maioria dos estudos apontarem para isso, não foi constatado que o número de deficientes implica de forma negativa na produtividade das empresas.

Dessa forma, para uma empresa ser efetivamente inclusiva não deve só cumprir com a legislação, mas também precisa tomar algumas atitudes diante das pessoas com deficiências

para que realmente seja realizada a inclusão e que elas se sintam incluídas (Borges e Longen, 2019).

Em suma, no que tange aos fatores considerados como obstáculos à implementação e efetivação da Lei de Cotas, destacam-se as barreiras invisíveis ou sociais, a insuficiência de acessibilidade para as pessoas com deficiência, a baixa taxa de escolaridade e a dependência do Benefício de Prestação Continuada (Silva, 2017). Por outro lado, o estudo de Silva, Freitas e Tette (2021) apontou que algumas empresas, que não são obrigadas pela lei a contratar pessoas com deficiência, estão buscando a contratação dessas pessoas pela relação afetiva como também pela indicação e influência da APAE, que busca qualificar essas pessoas para o mercado de trabalho. O que demonstra que a inclusão das pessoas não só no trabalho, mas na sociedade de modo geral, contribui para que o estigma negativo seja quebrado e que seja possível observar as qualidades dessas pessoas, o que muitas vezes não é possível verificar devido ao preconceito, além de também apontar a importância da qualificação das pessoas com deficiência.

Sendo assim, verifica-se que por mais que existam legislações que obriguem as empresas a contratar pessoas com deficiência, existe uma dificuldade na efetiva inclusão das PCD's no mercado de trabalho. Além disso, quando observadas a questão de acessibilidade nas cidades, constata-se que há, além do preconceito e do capacitismo no mercado de trabalho, a falta de uma infraestrutura adequada que se torna outro obstáculo para essas pessoas acessarem o mercado laboral.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para atingir o objetivo geral, a pesquisa teve caráter exploratório, pois buscou expandir o conhecimento sobre as estratégias utilizadas em cidades inteligentes para pessoas com deficiência e, posteriormente, identificou quais poderão ser utilizadas em Santana do Livramento para contribuir para o acesso das PCD's no mercado de trabalho. A temática sobre cidades inteligentes ainda é pouco abordada, especialmente quando relacionada à área da administração e mercado de trabalho. Assim, a pesquisa exploratória foi necessária para que fosse possível aprofundar-se sobre o tema. De acordo com Gil (2002, p. 41), “pode-se dizer que estas pesquisas têm como objetivo principal o aprimoramento de idéias ou a descoberta de intuições.” Além disso, a abordagem da presente pesquisa foi qualitativa, pois não se buscou a representatividade de números e sim um maior aprofundamento para a compreensão de um determinado grupo (Gerhardt *et al.*, 2009).

O método escolhido para a pesquisa foi o exercício etnográfico, na qual pode ser compreendida como o estudo de um grupo, possuindo características como o uso da observação participante, entrevista intensiva e análise de documentos (Gerhardt *et al.*, 2009). Isso porque o trabalho tem como objetivo estudar sobre um determinado grupo de pessoas que foram as PCD's. No presente estudo, pode-se dizer que foi desenvolvido um exercício etnográfico, uma vez que a imersão que considerávamos necessária não foi possível com todos os sujeitos da pesquisa. Para realizar a pesquisa etnográfica, a coleta de dados se deu com a utilização de técnicas como análise de documentos, observação direta e entrevista semiestruturada. A análise documental permite fazer um levantamento de dados sobre as estratégias utilizadas nas cidades inteligentes para PCD's. Neste caso, as fotos produzidas pelo pesquisador foram os documentos chave. Também foram utilizados documentos, como artigos e livros que trazem informações sobre estratégias relacionadas à PCD's utilizadas em cidades inteligentes.

No que se refere à observação direta, ela se deu de forma a verificar os pontos da cidade que carecem de acessibilidade e necessitam de medidas que busquem melhorar a infraestrutura para as PCD's. Assim, o pesquisador acompanhou dois dos entrevistados por um dia inteiro,

vivenciando as experiências dos mesmos no que se refere à mobilidade e acessibilidade nos principais lugares frequentados pelos mesmos, especialmente no trajeto de casa ao trabalho.

Para as entrevistas semiestruturadas foi utilizado um roteiro prévio (Apêndices A e B). As entrevistas foram realizadas com agentes envolvidos com as demandas das PCD's em Santana do Livramento e com PCD's que estão em busca de emprego ou atuando no mercado de trabalho da cidade. Todas feitas presencialmente e gravadas em arquivo de áudio, sendo transcritas e analisadas posteriormente. No total, foram entrevistadas sete pessoas: duas delas envolvidas nas questões relacionadas às pessoas com deficiência (PCD) na cidade, além de cinco PCD's, sendo dois com deficiência visual e três com deficiência física. Assim, o trabalho se concentrará na análise das estratégias voltadas para essas deficiências específicas, já que não foi possível encontrar pessoas com outro tipo de deficiência.

Para a técnica de análise dos dados, foi utilizado a triangulação. Trata-se de uma análise conjunta das diferentes técnicas de coleta, como as utilizadas no trabalho, análise documental, entrevistas e observação direta, com o intuito de responder o objetivo da presente pesquisa. Dessa forma, a triangulação garante por meio dos dados coletados “uma maior validade dos dados e uma inserção mais aprofundada dos pesquisadores no contexto de onde emergem os fatos, as falas e as ações dos sujeitos” (Souza, Zioni, 2003, p.78).

Nesse sentido, as abordagens metodológicas que buscam alcançar os objetivos de um estudo são trianguladas na pesquisa etnográfica, verifica-se que uma das características da pesquisa etnográfica é justamente o uso flexível das diferentes abordagens metodológicas, de acordo com cada caso. Assim, a triangulação na etnografia é uma maneira de garantir a qualidade de pesquisa (Flick, 2009).

Para isso, após a coleta dos diferentes dados, o pesquisador analisou de forma conjunta os dados obtidos através da observação, dos documentos e das entrevistas com o objetivo de garantir uma qualidade na pesquisa etnográfica foi possível ter um entendimento mais profundo sobre o tema (Bueno, 2018).

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

A partir da análise documental, entrevistas e observação direta foi possível encontrar os resultados necessários para atingir os objetivos do trabalho. Dessa forma, a seguir, são apresentados os tópicos analíticos que serão divididos em 4 subtítulos. O primeiro trata sobre as estratégias de mobilidade e acessibilidade já utilizadas em cidades inteligentes. O segundo aborda a percepção das pessoas deficientes sobre a mobilidade e acessibilidade da cidade e o terceiro sobre o mercado de trabalho para PCD's. Por último, foram analisadas as estratégias de mobilidade e acessibilidade de cidades inteligentes para PCD's viáveis para Santana do Livramento.

4.1 Estratégias de mobilidade urbana e acessibilidade para PCD's em cidades inteligentes

Para encontrar as estratégias de mobilidade e acessibilidade para PCD's já utilizadas em cidades inteligentes, foi necessária a realização de uma análise documental em artigos e livros que abordavam sobre essa temática. Assim, através deste estudo foi possível encontrar nove estratégias, sendo que algumas já foram implementadas e outras são modelos que foram propostos para cidades inteligentes.

Quadro 1 – Estratégias de acessibilidade e mobilidade urbana em cidades inteligentes

Estratégia e cidade implementada	O que é?	O que contribui para as PCD's acessarem o mercado?	Autor
---	-----------------	---	--------------

Antropovias Belém	São áreas estratégicas interligadas dentro da cidade onde é fornecido total acessibilidade.	Facilita a mobilidade das pessoas com deficiência até o local de trabalho.	(Baptista, 2003; Mendonça Junior; Coutinho, 2022)
Calçadas Inclusivas-Projeto São Paulo	Plano emergencial de calçadas visa a manutenção de 1.500.000 metros quadrados de calçadas a serem construídas ou reformadas, principalmente em pontos de grande circulação de pedestres.	Possibilita com que as PCD's consigam se deslocar em segurança e tenham acesso aos principais pontos da cidade.	(SMART CITIES FOR ALL,2019)
Sensores <i>SmartEye</i> Londres	Sensor instalado na rua que emite sinal para um app que informa as vagas de estacionamento disponíveis de PCD.	Permite que cadeirantes visualizem vagas disponíveis perto do local de trabalho.	(Pinto, 2017)
App <i>CittaMobi</i> São Paulo e Rio de Janeiro	É um aplicativo que localiza as paradas e linhas de ônibus, informando o embarque e desembarque e identifica a adaptabilidade do trajeto.	Garante que os deficientes visuais utilizem o transporte público para se deslocar até o trabalho.	(Guimarães <i>et al.</i> , 2021), (CITTAMOBİ®, 2018), (Branco <i>et al.</i> , 2018)
Sistema de apoio ao pedestre com deficiência visual-Modelo	Propõe o uso de semáforos inteligentes em conjunto com um aplicativo, permitindo o acesso em tempo real da situação do trânsito e de uma comunicação conjunta do pedestre e do semáforo.	Permite uma maior segurança para o pedestre com deficiência visual que consiga se deslocar em cruzamentos.	(Moreira, 2023), (Montanha <i>et al.</i> , 2022)
<i>AccompCare</i> -Modelo	Propõe um aplicativo, no qual permite com que as PCD's solicitem ajuda tanto para pessoas próximas como também de forma remota.	Garante que a PCD ao se deparar com um obstáculo no caminho de seu trabalho possa ser ajudado.	(Zummach, 2019)
<i>AccessMap</i> -Seattle	Possibilita que a PCD consiga planejar o seu trajeto de forma acessível.	Proporciona uma maior segurança no deslocamento para o trabalho da PCD	(Maciel; Piaia, 2018)
App <i>BioMob</i> Rio de Janeiro	Localiza o usuário e indica os lugares mais perto de acordo com a necessidade da pessoa com deficiência.	Contribui para que o deficiente consiga saber qual o melhor trajeto para se deslocar	(Guimarães <i>et al.</i> , 2021)
App <i>Guiaderodas</i> São Paulo	Aplicativo que possui avaliações e possibilita a consulta de lugares acessíveis para pessoas com deficiência.	A PCD pode antes de sair de casa saber sobre a acessibilidade do local, além de trajetos acessíveis.	(Guimarães <i>et al.</i> , 2021); (GUIADERODAS, 2024)

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados coletados (2024).

Conforme exposto no Quadro 1, a maioria das estratégias envolvem o uso de um dispositivo móvel e da utilização de aplicativos, sendo sete das nove estratégias que necessitam dessa utilização tecnológicas.

Já as outras duas não necessitam de aplicativos, sendo que elas envolvem o planejamento estratégico das cidades. A primeira proposta denominada como Antropovias demanda de uma construção de áreas que são totalmente acessíveis para que as pessoas com deficiência consigam se deslocar nos principais pontos da cidade. Já a segunda que se trata da construção de Calçadas Acessíveis propõe que sejam construídas ou reformadas grandes extensões de calçadas que estão presentes nos principais pontos da cidade de São Paulo.

Sendo assim, verifica-se que essas estratégias mencionadas anteriormente que envolvem a estrutura das cidades são de alto custo para serem implementadas. Já a maioria das estratégias

que propõe a utilização de aplicativos demandam de pouco investimento financeiro para sua implementação, pois necessitam apenas do dispositivo móvel e do acesso à internet.

Entretanto, alguns aplicativos necessitam de um maior desenvolvimento e recursos para sua implementação, como no caso do modelo proposto com a utilização de semáforos inteligentes em conjunto com o aplicativo. Apesar de ser uma estratégia que envolve mais custos, é uma proposta que se for bem implementada garante total autonomia e segurança para as pessoas com deficiência visual.

Assim, com a implementação dessas estratégias será possível observar uma mudança na vida das pessoas com deficiência, corroborando com essa ideia os autores Azevedo Neto, Tavares e Barbosa (2021) dispõem que uma cidade inteligente assistiva resulta em maior tranquilidade, aumento da acessibilidade e melhorias na vida cotidiana das pessoas com deficiência, ao reduzir ou solucionar as dificuldades enfrentadas por esses indivíduos.

4.2 A acessibilidade e mobilidade em Santana do Livramento para PCD's

Para analisar a percepção das pessoas deficientes em Santana do Livramento sobre a mobilidade e acessibilidade foram realizadas entrevistas com agentes envolvidos com as demandas das PCD's em Santana do Livramento e com PCD's que estão em busca de emprego ou atuando no mercado de trabalho da cidade. Também foi realizado o acompanhamento no deslocamento de alguns dos entrevistados com o objetivo de vivenciar os principais desafios dessas pessoas, utilizando-se também de fotografias realizadas durante esse percurso.

Através das entrevistas foi possível entender sobre a realidade que cada uma dessas pessoas enfrenta diariamente na cidade, além de responderem às perguntas das entrevistas também relataram sobre situações vividas, proporcionando uma coleta ainda mais rica de informações. Sobre o acompanhamento, foi indispensável para vivenciar os desafios da acessibilidade e mobilidade na cidade.

Destaca-se que todos os entrevistados ao serem questionados sobre a sua percepção de acessibilidade e mobilidade na cidade classificaram como intrafegáveis as condições e demonstram preocupação com relação a isso. Ainda, alguns desses entrevistados não pensaram somente na sua deficiência, mas em todas as pessoas que possuem limitações e enfrentam desafios de acessibilidade e mobilidade na cidade, como se pode verificar:

Muito difícil, muito difícil, não visando a minha condição, porque graças a Deus eu não preciso de nenhum meio de transporte mais formal pra me locomover, eu não preciso de cadeira de roda, eu não preciso de andador, mas eu penso muito em quem precisa. Santana do Livramento tem muitos buracos, muitas ruas desniveladas, aí eu graças a Deus consigo passar, e quando não consigo meus pais me ajudam, alguém me ajuda, mas eu penso sempre, e as pessoas que não conseguem, como é que um cadeirante vai passar nas ruas que não tem rampa, que não tem acesso? (Entrevistado 1).

[...] quando eu falo sobre mobilidade e acessibilidade não penso só em mim, não só na minha deficiência, nos demais, mas também para as pessoas, os ditos normais assim sabe, porque como é que tá a coisa aqui: nós temos calçadas quebradas, nós temos calçadas desniveladas, inclusive no centro da cidade, nas vilas e bairros tem lugar aí que tem asfalto mas não tem nem acostamento, aí tu vai na sorte (Entrevistado 2).

De acordo com os relatos acima, verifica-se que as calçadas desniveladas e buracos fazem parte da estrutura da cidade, o que prejudica a mobilidade tanto das pessoas deficientes físicas que são impedidas de se deslocar sem a ajuda de alguém como também dos deficientes visuais que precisam “ir na sorte” (Entrevistado 2). O que pode ser verificado através da figura 1 capturada durante o deslocamento de dois entrevistados:

Figura 1- Registro fotográfico sobre condições de rampas e calçadas



Fonte: Registro fotográfico do pesquisador (2024).

A figura 1 retrata os obstáculos encontrados por essas pessoas em seus deslocamentos, como rampas quebradas, tampas de esgotos e desníveis acentuados. Sobre isso, o relato do entrevistado 3 descreve bem essa situação no que se refere à infraestrutura da cidade e as condições de deslocamento:

[...] o que tu percebes, a gente como anda — e não tem maior analista de calçada que o cego, tu percebe a deterioração das calçadas. Calçadas quebradas com tampas de cisternas abertas, de caixa de inspeção e esgotos abertas, com risco para os deficientes, para o portador de deficiência visual, por exemplo, que é o meu mesmo caso. A cadeira de roda, ainda, tu tem a chance de desviar quando há, porque há quebrados, há desgastes nas calçadas que não há condições, não há condições de trafegabilidade nas calçadas de Livramento (Entrevistado 3).

A falta de infraestrutura na cidade relatada na fala acima é ainda mais visível quando o deslocamento é feito nos bairros mais afastados do centro que não possuem calçadas ou quando possuem é visível o desnível e degraus prejudicando o deslocamento de pessoas com deficiência, como pode ser observado na figura 2:

Figura 2 – Registro fotográfico sobre a acessibilidade em bairros afastados



Fonte: Registro fotográfico do pesquisador (2024).

Com base nos dados relatados e a figura 2, percebe-se que a falta de acessibilidade e mobilidade é uma realidade na cidade, sendo que esse fato prejudica a vida dessas pessoas de forma que são impedidas ou encontram grandes dificuldades de realizarem as suas atividades diárias. Isso se corrobora com Mendonça Junior e Coutinho (2020) ao ressaltar que a falta de acessibilidade acaba por prejudicar a independência das pessoas com deficiência.

No que se refere à acessibilidade no transporte público, constata-se que esse é um ponto sensível. Apenas dois dos entrevistados utilizam transporte público: os que possuem deficiência

visual. O entrevistado 3 relata que conta com o seu conhecimento sobre a cidade para conseguir identificar as paradas e reconhece o seu ônibus pelo ruído, mas que já vivenciou algumas situações em que precisou utilizar uma linha diferente da sua e encontrou dificuldades para identificar o ônibus e ao perguntar para as pessoas que estavam à volta, não obteve resposta. Assim, percebe-se que não só a falta de acessibilidade e mobilidade está presente na cidade, mas como também a falta de empatia das pessoas e o preconceito. Os demais entrevistados que são pessoas com deficiência física não utilizam esse meio de transporte, o relato do entrevistado 4 que é cadeirante dispõe sobre isso:

Não existe mais ônibus com acessibilidade em Santana do Livramento. Tu não acha ônibus com acessibilidade em Santana do Livramento, não existe. Se eu for no centro de ônibus, alguém vai ter que me carregar no colo. Não tem, não existe. A acessibilidade de transporte municipal, infelizmente não (Entrevistado 4).

Conforme essa fala do entrevistado 4, a pessoa que utiliza cadeira de rodas não consegue se deslocar utilizando o transporte público, já que esse não dispõe de rampas e elevadores que possibilitem a sua entrada no veículo. Ou seja, essas pessoas terão que se deslocar em veículo próprio ou em táxis e caso não tiverem condições não terão como se deslocar. O entrevistado 4 confirma essa realidade afirmando que não consegue se locomover sozinho pela cidade devido à falta de acessibilidade. Essa realidade descrita corrobora com o entendimento de Silva e Lazzarin (2016) que aponta que apesar das pessoas com deficiência gozarem dos mesmos direitos que as outras, muitas vezes essas pessoas têm o seu direito de ir e vir violado e consequentemente são excluídas da vida em sociedade, econômica e politicamente.

Além de todos esses fatores relatados sobre o transporte público, como também as situações já expostas dos obstáculos para o deslocamento, desde desníveis e buracos que prejudicam o acesso até as paradas de ônibus, há também obras públicas, observa-se a figura 3:

Figura 3 – Registro fotográfico de obra realizada na frente de uma parada de ônibus



Fonte: Registro fotográfico do pesquisador (2024).

Na figura 3, é possível observar que bem na frente da parada de ônibus existe uma obra que interrompe toda a calçada, além de apresentar buracos, o que pode inclusive ocasionar um acidente. Outro ponto importante na questão da falta de acessibilidade que merece destaque seria em relação aos semáforos, pois dificulta a travessia dos deficientes visuais que não conseguem identificar se o sinal está verde ou vermelho. Conforme o entrevistado 3, os veículos estão cada vez mais silenciosos o que impede a identificação da aproximação dos mesmos.

Ainda, muitas vezes ao final de uma faixa de pedestres não existe uma rampa de acesso. Esse fato não prejudica apenas os deficientes visuais, como também deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida. Conforme é possível verificar na figura 4 a seguir:

Figura 4 – Registro fotográfico da ausência de rampa de acesso



Fonte: Registro fotográfico do pesquisador (2024).

Na figura 4, o entrevistado 3 realiza a travessia e pode-se observar a falta de rampa de acesso ao final. Nesse sentido, apontar essas situações se faz pertinente no sentido de que Faria, Casotti e Carvalho (2015) dispõem que as barreiras de mobilidade estão ligadas principalmente a barreiras arquitetônicas causadas por problemas estruturais. Como se pode verificar na figura 4, a calçada aparentemente foi realizada recentemente, mesmo assim não foi dada a devida atenção à acessibilidade. Apesar de ser uma questão tão importante que impacta diretamente na qualidade de vida das pessoas com deficiência em Santana do Livramento.

Durante o deslocamento com um dos entrevistados, foi possível observar e vivenciar de perto as barreiras que impedem o deslocamento das pessoas com deficiência pela cidade, ficando claras as péssimas condições da infraestrutura da cidade, que inclui ruas, calçadas e rampas. Isso se pode verificar na seguinte figura 5:

Figura 5 – Registro fotográfico de buracos e raízes que impedem o deslocamento



Fonte: Registro fotográfico do pesquisador (2024).

Conforme a figura 5, com a situação precária das calçadas, não é possível o deslocamento com a cadeira de rodas. Inclusive, constatou-se que, em determinado momento, a obstrução impede completamente o fluxo de pessoas, uma vez que havia uma obra na calçada cercada por tapumes, o que restringiu o espaço disponível para a passagem. Ademais no centro dessa área em obras, havia uma árvore que limitava ainda mais a largura da calçada, conforme a figura 6:

Figura 6 – Registro fotográfico de tapumes e árvore que impede totalmente o deslocamento



Fonte: Registro fotográfico do pesquisador (2024).

Dessa forma, essa situação da figura 6 não compromete apenas o deslocamento das pessoas com deficiência, mas também afeta todos os indivíduos que necessitam transitar por essa área. Tais questões, frequentemente ignoradas no cotidiano, tornam-se evidentes apenas durante a experiência do deslocamento, revelando uma realidade que impacta diretamente essas pessoas.

Nesse sentido, ao ser abordada a temática da falta de acessibilidade e mobilidade, é comum associar essa problemática a locais que carecem de calçadas adequadas ou que apresentam superfícies deterioradas. Contudo, ao acompanhar o entrevistado: pode-se observar aspectos que frequentemente passam despercebidos durante nossas atividades cotidianas, mas que exercem um impacto significativo na experiência de deslocamento dessas pessoas. Um exemplo elucidativo foi a rampa de acesso localizada em uma esquina, que apresentava um leve desnível. O entrevistado compartilhou uma experiência em que, ao tentar utilizar essa rampa sozinho, a roda dianteira de sua cadeira ficou presa, resultando em uma queda. Essa vivência evidencia como pequenos detalhes na infraestrutura urbana podem comprometer a segurança e a mobilidade de indivíduos com deficiência.

Sob outro prisma, o entrevistado 3 aborda sobre uma mudança na atitude das pessoas que, para suprir as dificuldades enfrentadas pela falta de acessibilidade, auxiliam-no para se deslocar. Porém, ele revela que ainda se faz necessário que seja realizada uma conscientização nas escolas sobre as pessoas com deficiência, como pode se verificar na seguinte fala:

[...] eu, por exemplo, faz 36 anos que eu ando, 35, 36 anos que eu ando de Bengala, e ainda sinto algumas dificuldades que sentia lá no início. Já evoluiu bastante da questão das pessoas se proporem para te ajudar a atravessar uma sinaleira, uma rua. Antigamente não era assim, levou muitos anos para o pessoal, bom, aí é uma fase de educação. Nós precisamos trabalhar muito, não só na questão de equipamentos, de instalar equipamentos, da equipação da cidade, nós precisamos trabalhar na questão da educação, e é um trabalho formiguinha, sabe? Eu acho que tem que ser trabalho com as escolas, assim como se faz do trânsito, fazer também da aceitação e da empatia com o portador de deficiência. Eu acho que falta isso na nossa cidade, né? No demais, eu vejo um progresso, mas muito pouco progresso (Entrevistado 3).

Com isso, verifica-se que é necessário um trabalho conjunto entre várias áreas para que essas pessoas tenham seus direitos respeitados não só no que se refere à acessibilidade e mobilidade, que é o fundamental, mas também em relação aos preconceitos e aceitação da sociedade perante as pessoas com deficiência. Em suma, as calçadas apresentam desníveis, buracos, raízes de árvores e muitas se encontram quebradas. Em muitas esquinas, não há rampas de acesso e quando possuem estão deterioradas. O transporte público, apesar de ser utilizado por alguns entrevistados com deficiência visual, não é acessível de modo que eles consigam se deslocar para outros trajetos e sem a ajuda de terceiros, pois não há avisos sonoros nem dentro do ônibus nem nas paradas para avisar qual a linha correspondente ao veículo que está se

aproximando. Já para os deficientes físicos, atualmente, a cidade não possui nenhum ônibus adaptado com rampa de acesso e elevador.

Percebe-se que essas dificuldades impactam significativamente na qualidade de vida e deslocamento das pessoas com deficiência e resultam em falta de independência. Nesse sentido, quando se pensa em estratégias inteligentes os autores Faria, Cassoti e Carvalho (2015), discorrem que as alternativas que incorporam recursos de tecnologia assistiva e que promovem uma melhor mobilidade urbana tornam-se fundamentais para essas pessoas, que buscam a independência por meio da garantia de condições adequadas de deslocamento.

Em conclusão, observa-se que Santana do Livramento apresenta consideráveis desafios a serem superados em relação à acessibilidade e mobilidade. Tal constatação foi corroborada por meio das entrevistas realizadas e do acompanhamento cotidiano e das experiências dessas pessoas na cidade. Nesse sentido, a implementação de estratégias inovadoras e focadas em acessibilidade e mobilidade se revela uma alternativa viável para aprimorar a qualidade de vida dos indivíduos com deficiência e sua inclusão no mercado de trabalho.

4.2.1 O mercado de trabalho em Santana do Livramento para PCD's

No que se refere ao mercado de trabalho em Santana do Livramento para pessoas com deficiência, este é um desafio a ser enfrentado, já que boa parte das empresas só contratam essas pessoas devido a previsão legal.

Isso pode ser corroborado pelo relato do entrevistado agente 1, que está envolvido nas causas PCD'S, quando é questionado sobre o mercado de trabalho na cidade:

Por obrigação da lei de cotas, de cumprimento da lei de cotas. E mesmo assim, não conseguem atender todos os tipos de deficiência, só algumas, porque a empresa por dentro muitas vezes não tem a acessibilidade necessária para certos tipos de deficiência (Entrevistado Agente 1)

Nesse contexto, verifica-se que, conforme a declaração do Entrevistado Agente 1 em Santana do Livramento, muitas empresas contratam pessoas com deficiência apenas para atender às exigências legais, impondo, ao mesmo tempo, limitações significativas na seleção desses indivíduos. Essa prática reflete a falta de acessibilidade necessária nos locais de trabalho, o que impede uma acolhida adequada a todos os tipos de deficiência. Essa realidade da contratação ser apenas para cumprir a lei também verificado por Simonelli e Jackson (2017) nos seus estudos. Os respectivos autores ainda afirmam que essa atitude é demonstrada com a escolha de pessoas com deficiências que se adaptam mais facilmente.

Essas percepções são corroboradas por relatos de várias pessoas com deficiência que foram entrevistadas e que frequentemente se deparam com essa realidade, conforme pode-se verificar a seguir:

Às vezes tu é PCD, como eu digo, mas tu tá só ali, tu não pode te locomover direito no teu setor. Mas tu tá ali porque é lei manda, Entendeu? Tu tá ali porque as pessoas te olham. Assim, ah, não consegue fazer nada, mas a lei tá mandando tá aí (Entrevistado 1).

[...] é mais fácil tu contratar quem tem problema numa perna ou no braço do que uma pessoa cega, por exemplo, uma cega total, por exemplo (Entrevistado 2).

[...] Eles querem ter um portador de deficiência com deficiência o mais leve possível. Mas aquele outro que tem uma deficiência digamos mais grave, ele também precisa ser incluído na sociedade (Entrevistado 3).

Essa realidade também foi abordada por Borges e Logen (2019) que dispõe que as empresas para serem efetivamente inclusivas devem além de cumprir a lei, apresentar atitudes

diferentes para que a pessoa com deficiência seja de fato incluída e realizada. Ou seja, as empresas precisam demonstrar um compromisso e realmente buscarem a inclusão, proporcionando um ambiente de trabalho que vá além do mero cumprimento da lei, mas que assegure condições adequadas para a inclusão de todos que trabalham nesse lugar.

Conclui-se, portanto, que as falas dos entrevistados evidenciam a superficialidade da inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho. Embora as empresas estejam tecnicamente cumprindo a legislação, isso muitas vezes se traduz em uma mera formalidade, em que a acessibilidade e o acolhimento são ignorados.

Ademais, uma declaração que merece destaque é do entrevistado 3, que reflete criticamente sobre a responsabilidade social e o papel do poder público:

Aí eu fico pensando como sociedade: será que é melhor eu ver um portador de deficiência no mercado de trabalho lutando e fazendo, sempre sendo útil pra si e pra comunidade ou esperando um mero carente, esperando a ajuda do governo para poder comer um prato de comida, entendeu? (Entrevistado 3).

Essa fala acima sublinha sobre a importância da inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho, enfatizando que a dignidade e a autonomia desses indivíduos estão relacionadas à sua capacidade de contribuir para a sociedade. O entrevistado 3 pontua que a inclusão não beneficia apenas as pessoas com deficiência, mas enriquece a comunidade como um todo. Essa perspectiva evidencia a importância do mercado de trabalho na vida dessas pessoas. Nesse sentido, corroborando com esse entendimento Caron, *et al* (2021) pontuam sobre a necessidade não só da inserção das pessoas com deficiência no mercado de trabalho, mas também da inclusão de verdade dessas pessoas para que assim elas se sintam também incluídas e realizadas nesse ambiente.

Sob outro prisma, existem situações em que há vagas disponíveis para PCD's, porém devido à falta de mobilidade e acessibilidade nos transportes públicos essas pessoas não conseguem se deslocar até o trabalho quando conseguem a vaga. Conforme a fala do Entrevistado Agente 2, quando questionado sobre as oportunidades e vagas para PCD's em Santana do Livramento:

Elas existem, inclusive tem vagas hoje e não temos pessoas com deficiência para usufruir porque a pessoa com deficiência não tem transporte público para ir trabalhar quando não tem o seu próprio carro. E aí, não vai conseguir trabalho porque não tem como ir até ele (Entrevistado Agente 2).

Essa situação é pontuada pelos autores Ribeiro *et al.* (2014) que afirmam sobre a necessidade dessas pessoas enfrentarem as barreiras físicas existentes nas cidades para acessarem o mercado de trabalho.

Nesse sentido, a falta de acessibilidade e mobilidade que é uma realidade na cidade também é visível dentro das empresas que não estão aptas para incluir algumas deficiências. Segundo a fala do Entrevistado 4, que é deficiente físico e relata “[...] Mas tanto é que eu não consegui trabalhar no mercado, não consegui trabalhar em loja. Teve um mercado grande, que eu não consegui pela falta de acessibilidade” (Entrevistado 4).

O entrevistado 4 também relata que a falta de acessibilidade na cidade, como também no transporte público, prejudica-o para se deslocar até a empresa para a entrega de currículo, como pode-se verificar na seguinte fala:

Eu acho que existe a dificuldade da pessoa se deslocar, até a empresa. Por exemplo, eu preciso do transporte público, que não existe com acessibilidade para nós. Como eu vou colocar o currículo lá na firma. E se a firma te diz, ta contratado, amanhã as 8 horas pode vir, como eu vou ir? Se não tem transporte público, vou ter que pegar um taxi? Como vou ir. O problema todo como eu digo, infelizmente eu acho que o mais

prejudicado, não, não estou querendo me fazer de menos que o outro, mas o mais prejudicado, por causa da acessibilidade é o cadeirante.

Essas falas evidenciam a urgência de se implementar estratégias inteligentes que promovam a acessibilidade e mobilidade na cidade para pessoas com deficiência, incluindo a utilização de transporte público e ambientes de trabalho, a fim de garantir que pessoas com deficiência possam exercer seu direito ao trabalho de maneira efetiva e digna.

Dessa forma, corroborando com o exposto, os autores Faria, Cassoti e Carvalho (2015) afirmam que a verdadeira inclusão acontece com uma ação colaborativa entre diversas áreas como mobilidade, tecnologia assistiva e barreiras atitudinais para que, de fato, se possa garantir a inclusão das pessoas com deficiência. Nesse caso, não seria apenas no contexto laboral, mas também na sociedade em geral, permitindo que se sintam produtivas e valorizadas.

4.3 Estratégias de mobilidade e acessibilidade de cidades inteligentes viáveis para PCDs em Santana do Livramento

Das nove estratégias de mobilidade e acessibilidade de cidades inteligentes abordadas no subcapítulo 4.1, verifica-se que todas podem ser implementadas em Santana do Livramento, porém algumas demandam mais investimento do que outras, como será abordado a seguir.

A primeira estratégia é a construção de Antropovias. Essa estratégia corresponde à criação de áreas dentro da cidade totalmente acessíveis para as pessoas com deficiências. Essa estratégia demandaria de muito investimento do Poder Público, que teria que investir seus recursos em uma estrutura de qualidade que forneceria rampas de acesso, piso tátil, calçadas regulares e avisos sonoros para ajudar na travessia de ruas e nas paradas de ônibus.

Como essa estratégia busca ligar áreas da cidade, seria primordial que fossem compreendidas nessas áreas as principais ruas do centro da cidade, como por exemplo: Rua dos Andradas, Rua Rivadavia Correia, Rua Silveira Martins e Rua Conde de Porto Alegre, até o terminal de ônibus da cidade que fica localizado na Avenida Tamandaré, pois nessas ruas onde se encontra os principais comércios, bancos e órgãos públicos da cidade. É importante ressaltar que nesse caso, os ônibus também deverão contar com acessibilidade para que seja possível que essas pessoas consigam se deslocar até seus bairros.

A segunda estratégia é sobre a construção de calçadas inclusivas na cidade, ou seja, calçadas que sejam acessíveis e forneçam total mobilidade para as pessoas com deficiência. Como já abordado na estratégia anterior, essa construção deve se focar nas principais ruas da cidade, como Rua dos Andradas, Rua Rivadavia Correia, Rua Silveira Martins e Rua Conde de Porto Alegre.

Percebe-se que essas duas estratégias, apesar de viáveis de serem implementadas, necessitam que o Poder Público disponha uma boa quantia dos seus recursos para essa implementação que envolveria uma mudança na sua infraestrutura. Se concretizadas, essas estratégias mudariam a vida das pessoas com deficiência na cidade, proporcionando o deslocamento viável, seguro e fornecendo mais autonomia para essas pessoas acessarem o mercado de trabalho e realizarem as suas atividades do cotidianas.

Além disso, não só as pessoas com deficiência seriam favorecidas com essas medidas, mas também as pessoas idosas, pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com carrinho de bebê e qualquer outra pessoa que busque se deslocar no centro, já que a condição atual da infraestrutura da cidade dificulta o deslocamento de todas as pessoas, como já demonstrado no tópico 4.2.

As duas estratégias anteriores facilitam significativamente o acesso ao mercado de trabalho para pessoas com deficiência de várias maneiras. Primeiramente, a criação de um ambiente urbano acessível promove a inclusão, permitindo que esses indivíduos se desloquem de maneira segura e autônoma até o local de trabalho para entrevistas e para a entrega de

currículos. A proximidade de áreas acessíveis a estabelecimentos comerciais, serviços e órgãos públicos amplia as oportunidades de emprego disponíveis. Com a eliminação de barreiras arquitetônicas, proporcionando acessibilidade e mobilidade, as empresas se tornam mais suscetíveis a contratar pessoas com deficiência, já que segundo Simonelli e Jackson (2017), a falta de acessibilidade e a dificuldade de mobilidade urbana são um dos obstáculos à inserção de PCD's no mercado de trabalho.

A terceira estratégia seria a instalação de Sensores *SmartEye* que se trata de um sensor que é instalado na rua e a partir disso informa no aplicativo as vagas de estacionamento disponíveis. Essa estratégia demandaria menos recursos que as anteriores e seria mais fácil de ser implementada comparada às duas anteriores.

Ademais, essa estratégia é considerada importante, visto que não existe transporte público acessível para deficientes físicos em Santana do Livramento, conforme afirmado pelo entrevistado 4. Assim, saber onde se localizam as vagas disponíveis permite que essas pessoas consigam estacionar próximas ao seu local de trabalho ou destino. Nesse caso, as pessoas que são deficientes físicas e que possuem condições financeiras precisam adquirir um veículo para poderem se deslocar pela cidade. Essa foi a solução encontrada pelos entrevistados, mas deve-se ressaltar que nem todas as pessoas possuem essa condição de adquirir um veículo próprio e precisam muitas vezes se deslocar de táxi ou ainda não conseguem se deslocar.

A instalação dos Sensores *SmartEye* proporciona o acesso ao mercado de trabalho para pessoas com deficiência. Ao facilitar a localização de vagas de estacionamento disponíveis, essa estratégia permite que esses indivíduos estacionem com maior facilidade e proximidade de seus locais de emprego ou entrevistas. Isso se torna essencial na cidade de Santana do Livramento, onde o transporte público acessível é limitado ou inexistente.

A quarta estratégia é o aplicativo *CittaMobi*, que permite localizar as paradas e linhas de ônibus mais próximas, de acordo com o destino desejado. Ele fornece informações sobre os próximos embarques e desembarques, além de identificar obstáculos ao longo do trajeto e avaliar sua acessibilidade, tudo isso através do comando por voz (CITTAMOBIO®, 2018). Essa abordagem é considerada de baixo custo, destacando-se como uma das opções mais viáveis para implementação em Santana do Livramento, visto que o aplicativo já existe e somente precisaria de um mapeamento e sincronização com as rotas dos ônibus da cidade.

A quinta estratégia denominada como “sistema de apoio ao pedestre com deficiência visual” ainda é um modelo a ser implementado em cidades inteligentes, corresponde à utilização de semáforos inteligentes interligados com aplicativos, no qual informa como está o trânsito em tempo real e também proporciona uma interação entre o pedestre e o semáforo. Para essa estratégia, seria ideal que ela fosse implementada na região central da cidade, pois são regiões onde se tem o maior fluxo de veículos, o que dificulta a travessia segura dessas pessoas, como mencionado no tópico 4.2, os veículos estão cada vez mais silenciosos e isso acaba por tornar esse momento um desafio para essas pessoas que necessitam da ajuda de terceiros para atravessarem de forma segura, o que foi evidenciado também no acompanhamento do entrevistado que necessitou de ajuda para atravessar.

Sendo assim, essa estratégia não demandaria tanto recurso e se torna essencial pois envolve a segurança dessas pessoas que correm até mesmo risco de vida ao realizarem essas travessias sem a ajuda de terceiros. Assim, essa estratégia não trata apenas de acessibilidade e mobilidade, mas também garantir a integridade física dessas pessoas.

Corroborando com essa percepção, Mendonça Junior e Coutinho (2021) dispõem que a acessibilidade proporciona a segurança das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, assegurando com que essas pessoas tenham o direito de acesso a todos os ambientes como qualquer outro cidadão e uma cidade inteligente com o foco na acessibilidade seria aquela em que todas as pessoas consigam desfrutar das mesmas condições de igualdade.

A sexta estratégia proposta refere-se a um aplicativo denominado *AccompCare*, que ainda se encontra em fase de modelagem para implementação. Este aplicativo permite que pessoas com deficiência (PCD) solicitem assistência de indivíduos próximos que estejam cadastrados na plataforma, ou ainda que busquem auxílio virtual em situações que apresentam desafios, como, por exemplo, a dificuldade em identificar a sinalização de semáforos, a identificação de veículos de transporte público que se aproximam da parada, e o suporte na utilização de ônibus, em rampas ou em vias com desníveis.

Entretanto, a efetividade dessa estratégia está condicionada não apenas à implementação do aplicativo, mas também ao comprometimento e à empatia da sociedade. É imperativo que a comunidade compreenda as dificuldades enfrentadas por essas pessoas, as quais impactam significativamente sua mobilidade no cotidiano. Essa estratégia, embora aparentemente simples, apresenta um desafio considerável, uma vez que não há garantias de que a população de Santana do Livramento estará disposta a demonstrar solidariedade e prestar auxílio ao próximo. Portanto, a viabilidade dessa estratégia depende da construção de uma cultura de apoio e conscientização em relação às necessidades das PCD's.

A sétima estratégia é a *AccessMap* um aplicativo que possibilita com que a pessoa com deficiência consiga realizar um planejamento de um trajeto totalmente acessível. Assim, será identificado pelo aplicativo trajetos em que se possa se deslocar com total acessibilidade, acontece que pelas entrevistas e no acompanhamento dos entrevistados, foi constatado que não existem trajetos totalmente acessíveis, sendo que até pode existir calçadas sem nenhum desnível ou em boas condições, mas isso é exceção quando comparado ao todo.

Dessa forma, seria necessário dispor de investimentos para que sejam desenvolvidas essas áreas. O ideal nesse caso seria que a primeira estratégia fosse implementada conjuntamente com essa, assim com a construção de Antropovias, as PCD's poderiam utilizar o aplicativo para verificarem onde estão localizadas essas áreas acessíveis.

A oitava estratégia é um aplicativo denominado como *BioMop* que localiza onde o usuário se encontra e após informa qual é o local mais perto de acordo com a necessidade da pessoa com deficiência. Essa estratégia é de fácil implementação, de baixo custo e permite com que essas pessoas consigam localizar de forma mais rápida o lugar que desejam conforme as suas necessidades.

Já a última estratégia que é o aplicativo “Guiaderodas” permite com que as pessoas deficientes físicas saibam sobre a acessibilidade e mobilidade dos lugares que desejam ir sem ter saído de casa. Essa estratégia se demonstra importante, visto que a maioria dos lugares não apresentam a acessibilidade adequada para essas pessoas, como rampas de acesso e sem degraus que permitam a entrada da cadeira. O entrevistado 4 pontua que foi almoçar no centro e não achou nenhum restaurante com acessibilidade.

Nesse sentido, corroborando com essa ideia, para Silva e Lazzarin (2016), as cidades que utilizam da tecnologia buscam assegurar maior qualidade de vida e proporcionar cidadania para as pessoas com deficiência. Assim, as estratégias das cidades inteligentes envolvem não só questões que permitem com que essas pessoas se desloquem até o seu local de trabalho, mas também permite que essas pessoas gozem dos seus direitos como cidadãos e consigam ter uma vida normal, compartilhando dos mesmos lugares que os demais.

Ademais, conforme pontuado por Maciel e Piaia (2018), o objetivo fundamental dessas cidades é a inclusão de todas as pessoas de forma a garantir a todos os resultados obtidos da tecnologia, como abordado anteriormente as estratégias de Antropovias e Calçadas Inclusivas, também irão beneficiar as pessoas idosas, pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com carrinho de bebê e qualquer outra pessoa que busque se deslocar no centro.

Em suma, as estratégias mais fáceis e viáveis de serem implementadas são aquelas que envolvem o uso de aplicativos, como *AcompCare*, *AcessMap*, *BioMob*, *Guiaderodas* e o Sistema de Apoio ao Pedestre com Deficiência Visual. Dentre eles, destacam-se o App

CittaMobi, que possibilita o uso do transporte público por deficientes visuais, e o App *Guiaderodas*, que oferece avaliações e informações sobre locais acessíveis para pessoas com deficiência física. Ambos se revelam opções de baixo custo e alta viabilidade, pois já estão disponíveis e apenas necessitam de sincronização com os dados da cidade. Essa tarefa pode ser realizada pelo Poder Público, que também pode incentivar a utilização desses aplicativos, visando promover sua disseminação entre os cidadãos.

Já as duas primeiras estratégias que não envolvem a utilização de aplicativos, mas a infraestrutura da cidade, necessitam do comprometimento do Poder Público que precisa investir de forma considerável na acessibilidade e mobilidade da cidade, embora seja mais difícil de ser implementada, entende-se que essas duas seriam as estratégias mais importantes e que impactaria diretamente na qualidade de vida dessas pessoas que poderão se deslocar de forma segura e sem a ajuda de terceiros.

Dessa forma, é fundamental destacar que a implementação dessas estratégias não apenas melhora a qualidade de vida e a independência das pessoas com deficiência, mas também facilita seu ingresso no mercado de trabalho. Como mencionado pelo Entrevistado Agente 2, existem vagas destinadas a esse público, mas muitas permanecem desocupadas devido à dificuldade de deslocamento até os locais de trabalho. Portanto, ao promover acessibilidade e mobilidade, as cidades inteligentes não só contribuem para a inclusão social, mas também para a efetivação do potencial econômico e profissional das pessoas com deficiência.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo geral: mapear as possibilidades de mudança na mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência na cidade de Santana do Livramento, a partir da comparação com estratégias utilizadas em cidades inteligentes. O objetivo geral foi alcançado porque efetivamente a pesquisa conseguiu mapear quais as possibilidades de mobilidade e acessibilidade as PCD's comparando com as estratégias das cidades inteligentes sob a pesquisa de exercício etnográfico e utilização de técnicas como análise de documentos, observação direta e entrevista semiestruturada.

Dessa forma, chegou-se à conclusão que a acessibilidade e mobilidade refletem diretamente no acesso de mercado de trabalho e as estratégias utilizadas nas cidades inteligentes podem corroborar para mudança nesse contexto de acessibilidade e mobilidade na cidade de Santana do Livramento.

No que tange ao primeiro objetivo específico, que consiste em identificar estratégias de mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência (PCDs) já utilizadas ou modelos propostos para cidades inteligentes, foi realizada uma pesquisa documental abrangendo artigos e livros publicados na área. Essa investigação resultou na identificação de nove estratégias distintas. Constatou-se que algumas dessas estratégias envolvem a utilização de aplicativos, proporcionando soluções tecnológicas que facilitam a mobilidade e o acesso. Por outro lado, outras estratégias demandam intervenções diretas na infraestrutura urbana, visando tornar os espaços mais acessíveis e seguros para todos os cidadãos, especialmente para as pessoas com deficiência. Essas iniciativas refletem um compromisso com a inclusão e a melhoria da qualidade de vida em ambientes urbanos, alinhando-se aos princípios das cidades inteligentes.

A percepção de pessoas com deficiência residentes em Santana do Livramento, sobre mobilidade e acessibilidade da cidade é classificada como péssima, segundo as entrevistas realizadas e o acompanhamento com os entrevistados foi possível entender que não existe acessibilidade que garanta um deslocamento seguro e viável para essas pessoas. As vias da cidade não apresentam infraestrutura de qualidade que permita a mobilidade, várias ruas apresentam desníveis, buracos, não são asfaltadas e por isso não é possível se deslocar com a cadeira de rodas ou ainda com a bengala. Somados a isso, ainda existem troncos, árvores ou até

mesmo raízes que interferem no nível da calçada e que podem ocasionar um acidente a essas pessoas.

Constatou-se que a falta de acessibilidade e mobilidade tem implicações diretas no acesso ao mercado de trabalho pelas pessoas com deficiência. Embora existam vagas disponíveis, a dificuldade de locomoção pela cidade impede que essas oportunidades sejam efetivamente aproveitadas. Assim, a inadequada infraestrutura urbana não apenas limita a mobilidade dessas pessoas, mas também compromete sua inclusão social e econômica. Nesse sentido, ao ser constatada essa percepção das PCD's foi verificado quais estratégias de mobilidade e acessibilidade de cidades inteligentes para PCD's eram viáveis de ser implementadas em Santana do Livramento. Assim, das nove estratégias encontradas pode-se constatar que todas as estratégias têm a possibilidade de serem implementadas na cidade, porém as estratégias de Antropovias e calçadas inclusivas demandam de mais recursos que as demais, mas impactam de forma significativa a vida dessas pessoas com deficiência, proporcionando a qualidade de vida e o acesso no mercado de trabalho. Já as estratégias mais viáveis a curto prazo de implementação são os aplicativos *CittaMobi* e o App *Guiaderodas*, visto que já existem e são de baixo custo.

O presente estudo enfrentou a limitação decorrente da escassez de publicações que tratam especificamente das estratégias implementadas em cidades inteligentes voltadas para a promoção da acessibilidade e mobilidade. Essa lacuna é notável, especialmente considerando a ampla quantidade de literatura acadêmica existente sobre o conceito de cidades inteligentes de maneira geral. Ademais, outra limitação do trabalho foi não ter encontrado pessoas com outras deficiências para as entrevistas. Por fim, como sugestão de futuras pesquisas, sugere-se entrevistas com gestores públicos e também que sejam realizados estudos sobre pessoas com outros tipos de deficiência não abordados no trabalho e estratégias inteligentes.

REFERÊNCIAS

AIETA, Vania Siciliano. Cidade inteligentes e o pacto dos prefeitos: uma proposta de inclusão dos cidadãos rumo à ideia de “cidade humana.” **Revista de Direito da Cidade**, v. 8, n. 4, 17 nov. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.12957/rdc.2016.25427>;

AZEVEDO NETO, Eduardo Gonçalves de; TAVARES, João Elison da Rosa; BARBOSA, Jorge Luis Victória. Cidades inteligentes assistivas apoiando nos cuidados das pessoas com deficiência: um mapeamento sistemático. **Revista Brasileira de Computação Aplicada**, v. 13, n. 3, p. 54–61, 1 nov. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.5335/rbca.v13i3.12322>;

BAHIA, Melissa Santos; SCHOMMER, Paula Chies. Inserção profissional de pessoas com deficiência nas empresas: responsabilidades, práticas e caminhos. **Organizações & Sociedade**, v. 17, n. 54, p. 439–461, 1 set. 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s1984-92302010000300003>;

BAPTISTA, Arthur Henrique Neves. **Procedimentos metodológicos para a avaliação da acessibilidade de estruturas de circulação de pedestre com vistas ao projeto de antropovias**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 142p. 2003.

BORGES, Aline Vieira; LONGEN, Willians Cassiano. Inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho e as perspectivas de acessibilidade. **Brazilian Journal of Health Review**, v. 2, n. 6, p. 5520–5531, 1 jan. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.34119/bjhrv2n6-053>;

BRANCO, Eduardo Oliveira; GODINHO, Jonathan Machado; STEFENON, Stéfano Frizzo; YAMAGUCHI, Cristina Kelko. Sistema de apoio ao deficiente visual. **Contribuciones a Las Ciencias Sociales**, 2018.

BUENO, José de França. **Métodos quantitativos, qualitativos e mistos de pesquisa**. Brasília, DF : CAPES : UAB ; Rio de Janeiro, RJ : Departamento de Biblioteconomia, FACC/ UFRJ, 2018.

CARMO, Marwin Machay Indio Do Brasil Do; GILLA, Clarissa Garcia; QUITERIO, Patricia Lorena. Um estudo sobre a inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho brasileiro. **Interação Em Psicologia**, v. 24, n. 1, 30 abr. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5380/psi.v24i1.59972>;

CARON, Diélen; GADONSKI, Jaderson; COSTA, Vivian Flores; RODRIGUES, Graciela Fagundes. A gestão de pessoas e suas repercussões na inclusão laboral de pessoas com deficiência. **Gestão e Sociedade**, v. 15, n. 42, 21 set. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.21171/ges.v15i42.3442>;

CITTAMOBIL. **A informação do seu ônibus, na palma da sua mão!** Disponível em: <https://www.CittaMobi.com.br/home/>; Acesso em: 9 set. 2024.

COSTA, Arlley Carlos Carneiro Dos Santos; FONSECA, Luís Carlos Costa; ROSA, Marilda De Fátima Lopes. Acessibilidade urbana facilitada por aplicativos para PcDs: uma revisão sistemática e literatura. **Research Society and Development**, v. 11, n. 11, p. e08111133296, 13 ago. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.33448/rsd-v11i11.33296>;

DE LOURDES FREITAS, Carmeci Maria; PEREIRA, Jefferson Rodrigues; HONÓRIO, Luiz Carlos; SILVA, Wendel Alex Castro. A inserção de pessoas com deficiência no mercado de trabalho: Uma reflexão à luz da responsabilidade social empresarial. **Revista Economia & Gestão**, v. 17, n. 48, p. 98–118, 22 mar. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.5752/p.1984-6606.2017v17n48p98-118>;

DE MESQUITA FERREIRA, Luciana Carvalho; RAIS, Luciano Aversani. What is the relationship between diversity and performance? A study about the relationship between the proportion of people with disabilities in the productivity of Brazilian firms. **Review of Business Management**, p. 108–124, 10 jun. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.7819/rbgn.v18i59.2769>;

DOURADO, Leonardo Pedroso; DE FARIA, Marina Dias. Produção acadêmica em administração sobre pessoas com deficiência nos eventos da anpad entre 2010-2020. **Caderno de Administração**, v. 29, n. 2, p. 182–202, 8 dez. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.4025/cadadm.v29i2.59640>;

FARIA, Marina Dias; CASOTTI, Leticia; DE CARVALHO, José Luis Felício Dos Santos. A perspectiva transformativa na análise de significados de produtos de tecnologia assistiva DOI - 10.5752/P.1984-6606.2015V15N40P172. **Revista Economia & Gestão**, v. 15, n. 40, 21 out. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.5752/p.1984-6606.2015v15n40p172>;

FERNANDES, Pedro Miguel. As Cidades Inteligentes são humanas e inclusivas? **GOT - Geography and Spatial Planning Journal**, n. 25, p. 65–84, 31 jul. 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.17127/got/2023.25.004>;

FERREIRA, Maurício Lamano; AGUIAR, Alexandre de Oliveira e; CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi; KNISS, Claudia Terezinha; QUARESMA, Cristiano Capellani; FILHO, João Alexandre Paschoalin. Cidades inteligentes e sustentáveis: problemas e desafios. **Estudos Urbanos: Uma abordagem interdisciplinar da cidade contemporânea**. p. 81–111. 2015.

FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3. ed. Porto Alegre: ArMed/Bookman, 2009.

GARCIA, Vinicius Gaspar. **Pessoas com deficiência e o mercado de trabalho: histórico e contexto contemporâneo**. 199p. 2010. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1614015>.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo; NEIS, Ignacio Antonio; ABREU, Sabrina Pereira de; RODRIGUES, Rosany Schwarz. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/52806>;

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GUGLIELMI, Rodrigo Italo Sauerwein; SANTOS, Sara Rosa dos; RODRIGUES, Maria Adriana Farias; FREITAS, Leonardo da Silva Borba de; ROSSETI, William; FEITOSA, William Ramalho. Acessibilidade e mobilidade urbana nas principais cidades inteligentes brasileiras. **Revista Acadêmica- Ensino de Ciências e Tecnologias**, n. 9, 2020.

GUIADERODAS. **Double2 Comunicação**. Disponível em: <https://guiaderodas.com/>;> Acesso em: 29 abr. 2024.

GUIMARÃES, Júlio César De Oliveira; CARVALHO, Vânia Soares de; SILVA, Thaysa Carla Gomes da; FERREIRA, Aínda Araújo; BARBOSA, Ioná Maria Beltrão Rameh; BANDEIRA, Mônica Simões; LIMA, Alexandre Severo Campos. Inteligência geográfica e tecnologia na contribuição ao acesso de pessoas com deficiência ao transporte público no Recife. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 2, p. 17187–17198, 1 jan. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.34117/bjdv7n2-376>;>.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. Pessoas com deficiência 2022**. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_media/ibge/arquivos/0a9afaed04d79830f73a16136dba23b9.pdf;>. Acesso em: 28 set. 2023.

MACIEL, Diego Lemos; PIAIA, Thami Covatti. A INCLUSÃO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM CIDADES INTELIGENTES. **Revista Direitos Humanos e Sociedade**, v. 1, n. 2, p. 2–14, 29 maio 2019. Disponível em: <http://periodicos.unesc.net/dirhumanos/article/download/5025/4543>;>.

MADEIRO, Nacélio Souza. **O mercado de trabalho e a pessoa com deficiência em Marabá**. 2017. 56p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Instituto de Ciências Humanas, Faculdade de Ciências Sociais do Araguaia Tocantins, Curso de Licenciatura e Bacharelado em Ciências Sociais, Marabá, 2017. Disponível em: <http://repositorio.unifesspa.edu.br/handle/123456789/1807>.

MAIA, Andréia Maria De Carvalho; FREITAS, Maria Nivalda De Carvalho. O trabalhador com deficiência na organização: Um estudo sobre o treinamento e desenvolvimento e a adequação das condições de trabalho. **REAd Revista Eletrônica de Administração (Porto Alegre)**, v. 21, n. 3, p. 689–718, 1 dez. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-2311.0722014.54834>>.

MARTINS, Adir. **A acessibilidade do portador de deficiência no mercado de trabalho**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade do Vale do Itajaí, Curso de Bacharelado em Direito, Itajaí, 2010.

MENDONÇA JUNIOR, João Paulo; COUTINHO, Mauro Margalho. **Gestão das cidades inteligentes no contexto da acessibilidade oportunizada por Antropovias: Visão e perspectivas de usuários e gestores no Município de Belém (PA)**. 9. ed. 2022.

MENDONÇA JUNIOR, João Paulo Vasconcelos; COUTINHO, Mauro Margalho. **Uma reflexão acerca da Acessibilidade, na Metrópole de Belém do Pará, analisada no contexto das Cidades Inteligentes**. Colóquio Organizações, Desenvolvimento e Sustentabilidade, 11. ed. v. 1. 2021.

MONTANHA, Aleksandro; OPRESCU, Andreea M.; ROMERO-TERNERO, MCarmen. A Context-Aware Artificial Intelligence-based System to Support Street Crossings For Pedestrians with Visual Impairments. **Applied Artificial Intelligence**, v. 36, n. 1, 12 abr. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/08839514.2022.2062818>>.

MOREIRA, Elton Leonardo. **Análise da mobilidade urbana no contexto das cidades inteligentes no Brasil : um estudo bibliométrico**. 2023. 36p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal de Ouro Preto, Curso de Administração, 2023. Disponível em: <https://www.monografias.ufop.br/handle/35400000/6182>

NETO, Carlos Augusto Alperstedt; ROLT, Carlos Roberto de; ALPERSTEDT, Graziela Dias. Acessibilidade e Tecnologia na Construção da Cidade Inteligente. **Revista De Administração Contemporânea**, v. 22, n. 2, p. 291–310, 1 abr. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-7849rac2018170295>>.

NETO, Vicente Soares. **Cidades inteligentes guia para construção de centros urbanos eficientes e sustentáveis**. 1. ed. São Paulo: Érica, 2018.

OLIVEIRA, Jaqueslei Delfino De; CAMARINI, Gladis; GUEDES, Luiz Carlos Vieira. **Acessibilidade urbana no contexto das cidades inteligentes: Uma revisão da literatura**. In: Anais do Congresso Internacional Grupo Unis. 2022. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/8ci2022/494286-acessibilidade-urbana-no-contexto-das-cidades-inteligentes--uma-revisao-da-literatura>>. , 2022

PINTO, Marcelo da Rocha. **Internet das coisas, cidades inteligentes e mobilidade urbana: Um estudo de caso sobre os Smart Parkings em vias públicas e os impactos na qualidade de vida da população**. 2017. Trabalho de conclusão de curso. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2023. Disponível em: https://oasisbr.ibict.br/vufind/Record/UFF-2_ac3c157e2d87bdb775f1c47ff8ca537b

RAMOS, Raquel Braz Odorico. **O Artigo 93 da Lei 8.213/91 em contraponto ao Estatuto da Pessoa com Deficiência - Lei 13.146/15**. 51p. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) - Universidade Federal de Rondônia, Cacoal, 2017.

RAMPAZZO, Roberta De Freitas Paulo; VASCONCELOS, Flavia Nico. Cidades Inteligentes e (Quase) Humanas. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, v. 8, n. 4, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.23900/2359-1552v8n4-3-2019>>.

RIBEIRO, Aline Pereira; BATISTA, Dirceu Fernandes; PRADO, José Marcos; VIEIRA, Kênia Eliber; CARVALHO, Regiane Luz. Cenário da inserção de pessoas com deficiência no mercado de trabalho: revisão sistemática. **Revista da Universidade Vale do Rio Verde**, 1 jan. 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.5892/ruvrd.v12i2.1441>>.

RIBEIRO, Sandra Bernardes (Org.). **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília: Iphan, 2013. v. 9.

RODRIGUES, Luciana; CHEIBUB, Bernardo Lazary. Acessível ou não? Eis a questão! **Revista Turismo Em Análise**, v. 31, n. 2, p. 358–380, 18 dez. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v31i2p358-380>>.

SILVA, André Koide. Cidades inteligentes e sua relação com a mobilidade inteligente. **N. USP**, 2013.

SILVA, Hellosman De Oliveira; LAZZARIN, Fabiana Aparecida. Do Panorama de Exclusão para a Construção de uma Sociedade Inclusiva: A Relevância do Uso das Tecnologias da Informação e Comunicação para as Pessoas com Deficiência. **Gestão Org**, v. 14, n. 2special, p. 303–311, 1 maio 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.21714/1679-18272016v14n1esp2.p303-311>>.

SILVA, Joice de Oliveira Epifânio da. **A inserção de pessoas com deficiência no mercado de trabalho**: os sentidos da Lei de Cotas para os gestores de Recursos Humanos da região metropolitana do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 142p. 2017.

SILVA, Liliam Medeiros Da; FREITAS, Maria Nivalda De Carvalho; TETTE, Raissa Pedrosa Gomes. Contratação de pessoas com deficiência em pequenas empresas: um estudo em dez empresas mineiras. **Revista Economia & Gestão**, v. 21, n. 59, p. 148–166, 30 set. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.5752/p.1984-6606.2021v21n59p148-166>>.

SILVA, Peri Guilherme Monteiro Da; SILVA, Giordano Bruno Borges Braz Da; VIEIRA, Alex De Souza. Protótipo de aplicativo para dispositivos móveis para mapeamento de ambientes com acessibilidade arquitetônica: estudo de caso na cidade de Marabá-PA. **Revista Gestão & Tecnologia**, v. 18, n. 3, p. 226–244, 25 nov. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.20397/2177-6652/2018.v18i3.1394>>.

SIMONELLI, Angela Paula; JACKSON, José Marçal. Análise da inclusão de pessoas com deficiência no trabalho após 25 anos da lei de cotas: uma revisão da literatura. **Cadernos Brasileiros De Terapia Ocupacional**, v. 25, n. 4, p. 855–867, 1 jan. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.4322/2526-8910.ctoar1078>>.

SMART CITIES FOR ALL. **Smart Cities For all**: Results of the 2016 Global Expert Survey. 2016. Disponível em: <https://www.dropbox.com/s/h3wnuj4pa5ccbbb/SC4A%20Global%20Experts%20Survey%20XT%20FINAL2.pptx?dl=0>>. Acesso em: 30 set. 2023.

SMART CITIES FOR ALL. **Calçadas Inclusivas São Paulo, Brazil**. 2019. Disponível em: <https://www.smartcities4all.org/ai-for-inclusive-sidewalks-sao-paulo/>>. Acesso em: 20 maio 2024.

SOUZA, Dilmara Veríssimo De; ZIONI, Fabiola. Novas perspectivas de análise em investigações sobre meio ambiente: a teoria das representações sociais ea técnica qualitativa da triangulação de dados. **Saúde e Sociedade**, v. 12, n. 2, p. 76–85, 2001.

VANZIN, Tarcisio; PALAZZO, Luiz Antonio Moro. **Cibersociedade e novas tecnologias**. Erechim: Deviant, 2018.

WEISS, Marcos Cesar; BERNARDES, Roberto Carlos; CONSONI, Flávia Luciane. CIDADES INTELIGENTES: casos e perspectivas para as cidades brasileiras. **Revista Tecnológica Da Fatec Americana**, v. 5, n. 1, p. 01–13, 8 set. 2017. Disponível em: http://fatec.br/revista_ojs/index.php/RTecFatecAM/article/view/137/126>.

ZUMMACH, Cleiton; BARBOSA, Jorge Luis Victoria; TELLES, Marcelo Josue; SANTOS, Renan Belarmino Scherer dos. AccomCare: A Model for Accompaniment of People with Disabilities in an Intelligent Assistive City. **IEEE Latin America Transactions**, v. 17, n. 02, p. 260–269, 1 fev. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1109/tla.2019.8863172>>.

**APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM AGENTES PÚBLICOS
ENVOLVIDOS COM AS DEMANDAS DE PCD'S EM SANTANA DO LIVRAMENTO**

1. Como você percebe a questão da mobilidade e acessibilidade para PCD's em Santana do Livramento e nas empresas?
2. Como você percebe a questão da acessibilidade para PCD`s nas empresas locais?
3. Você considera que os empresários da cidade atuam buscando uma boa acessibilidade para o ingresso no mercado de trabalho? Pode relatar exemplos?
4. Como são as oportunidades de vagas de emprego para PCD`s em Santana do Livramento? Qual é sua opinião sobre o número de vagas ofertados e cargos direcionados para PCD`s
5. Você tem conhecimento sobre projetos de lei que possam contribuir para o desenvolvimento de melhores estruturas para PCDs em Santana do Livramento? Quais? De que tipo?
6. As associações/entidades de classe, têm ‘voz’ para promover melhorias e desenvolvimento voltados à PCD's em Santana do Livramento? De que forma elas participam?
7. Qual o tipo de estratégias você acha que deveriam ser criadas em Santana do Livramento com o intuito de melhorar a questão de acessibilidade?

APÊNDICE B- ROTEIRO DE ENTREVISTA COM PCD'S EM BUSCA DE EMPREGO OU ATUANDO NO MERCADO DE TRABALHO DE SANTANA DO LIVRAMENTO

1. Qual a sua percepção sobre acessibilidade em Santana do Livramento?
2. Como é o seu deslocamento no cotidiano em Santana do Livramento?
3. Como classifica a infraestrutura da cidade? Considera que as ruas e calçadas estão em boas condições para o deslocamento?
4. Como classifica a acessibilidade dos órgãos públicos de Santana do Livramento?
5. Como você classifica a acessibilidade no comércio, em geral, em Santana do Livramento?
6. Você depende de alguém para se locomover pela cidade? Ou de algum transporte específico?
7. Como é a acessibilidade no transporte público em Santana do Livramento? Você consegue utilizar ou precisa de outro meio para se locomover?
8. Qual a sua percepção sobre a acessibilidade no lazer em Santana do Livramento?
9. Sobre lazer, a falta de acessibilidade impede que realize alguma atividade? Consegue acessar com facilidade bares, baladas, lancherias/ restaurantes e clubes?
10. Como é o mercado de trabalho em Santana do Livramento para as PCD's?
11. Como são as oportunidades de vagas de emprego para PCD's em Santana do Livramento? Qual é a sua opinião sobre o número de vagas ofertadas para PCD's?
12. Você percebe que existe um padrão de cargos que são ofertados para PCD's? Qual seria esse padrão?
13. Qual a sua percepção sobre acessibilidade nas empresas? Já teve alguma dificuldade de se deslocar dentro do seu local de trabalho? Conte sobre isso.
14. A empresa em que você trabalha precisou realizar alguma adaptação?
15. Caso esteja em busca de emprego, existe alguma dificuldade em se deslocar para a procura de trabalho e entrega de currículos?
16. Qual a sua rotina de casa até a empresa?
17. Qual a sua opinião sobre o crescimento profissional na empresa em que você trabalha? Ela possibilita esse crescimento?
18. Se caso precise sair da empresa para realizar alguma atividade encontra dificuldade?