

Artigo Original

# Análise da acessibilidade e a percepção de pessoas com deficiência em embarcações

## *Analysis of accessibility and perception of people with disabilities in vessels*

Iasmim Teles Corrêa<sup>a</sup> , Kátia Maki Omura<sup>a</sup> , Glenda Miranda da Paixão<sup>a</sup> 

<sup>a</sup>Universidade Federal do Pará – UFPA, Belém, PA, Brasil.

**Como citar:** Corrêa, I. T., Omura, K. M., & Paixão, G. M. (2023). Análise da acessibilidade e a percepção de pessoas com deficiência em embarcações. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*, 31, e3383. <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoAO259033831>

### Resumo

**Introdução:** A Ilha de Marajó, no Estado do Pará, é composta por 16 municípios. Cerca de 20,3% de sua população apresenta algum tipo de deficiência e o principal meio para a saída e chegada da ilha é o transporte aquaviário. **Objetivo:** Analisar a acessibilidade em embarcações que transladam dos municípios da Ilha de Marajó para a capital do Estado. **Método:** Pesquisa quantiquantitativa, descritiva e exploratória com a participação de 23 pessoas com deficiência física e/ou sensorial. Dez embarcações foram analisadas. O estudo está dividido em duas etapas: análise da percepção das pessoas com deficiência por meio de entrevista semiestruturada e análise da acessibilidade das embarcações com uso de *checklist* baseado na norma NBR 15450:2006. **Resultados:** A maioria dos participantes não considerou as embarcações acessíveis e encontra dificuldades para acessá-las e permanecer nelas. A análise das embarcações mostrou que as médias de conformidade com as normas nos espaços avaliados foram inferiores a 50%. **Conclusão:** Há concordância entre as dificuldades apontadas pelos participantes e a não aplicação da norma NBR 15450:2006, indicando que a ausência da acessibilidade limita o acesso e a mobilidade de indivíduos com deficiência que utilizam os transportes aquaviários na região da Ilha de Marajó. Habitantes da ilha de Marajó (marajoaras) que apresentam deficiência física e/ou sensorial podem ser privados do direito básico de ir e vir, enfrentando barreiras em sua autonomia e independência com relação à mobilidade e outras ocupações que dela dependem.

**Palavras-chave:** Acessibilidade Arquitetônica, Meios de Transporte, Pessoas com Deficiência.

### Abstract

**Introduction:** Marajó Island, located in the State of Pará, Brazil, is composed of 16 municipalities. Approximately 20.3% of its population has some type of disability, and the main means of transport to and from the island are vessels. **Objective:** To analyze the accessibility in the vessels used to transport people from the municipalities of Marajó

Recebido em Ago. 1, 2022; 1ª Revisão em Ago. 7, 2022; 2ª Revisão em Set. 30, 2022; Aceito em Dez. 29, 2022.



Este é um artigo publicado em acesso aberto (*Open Access*) sob a licença *Creative Commons Attribution*, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Island to the state capital. **Method:** This is a quantitative-qualitative, descriptive and exploratory research conducted with 23 people with physical and/or sensory disabilities. Ten vessels were assessed. The study is divided into two stages: analysis of the perception of people with disabilities using a semi-structured interview, and analysis of vessel accessibility using a checklist based on the NBR 15450:2006 standard. **Results:** Most participants did not consider the vessels accessible and found difficulties in accessing and remaining on them. The analysis of the vessels showed that the averages of compliance with the norms in the evaluated spaces were <50%. **Conclusion:** There is agreement between the difficulties pointed out by the participants regarding the non-application of the NBR 15450:2006 standard, indicating that the lack of accessibility limits the access and mobility of individuals with disabilities who use water transportation in the Marajó Island region. Residents of Marajó Island with physical and/or sensory disabilities may be deprived of their basic right to come and go, facing barriers in their autonomy and independence regarding mobility and other occupations that depend on it.

**Keywords:** Architectural Accessibility, Transportation, Disabled Persons.

## **Introdução**

Mais de 1 bilhão de pessoas no mundo apresentam algum tipo de deficiência, o que representa aproximadamente 15% da população mundial (Malta et al., 2016). Em 2010, segundo o censo demográfico, havia cerca de 45,6 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência no Brasil, ou seja, 23,9% da população. Vale ressaltar que, especificamente no Estado do Pará, o número era de aproximadamente 1,8 milhão de pessoas com pelo menos uma deficiência, representando cerca de 23,6% da população do estado – acima da média mundial (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010; Brasil, 2012b).

Conforme a Lei 13.146/2015, considera-se pessoa com deficiência aquela que possui impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, que em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas. Entretanto, mesmo com os avanços da legislação brasileira, que garante os direitos das pessoas com deficiência, sendo inclusive referência mundial, na prática, sua efetivação não ocorre de forma plena. Com isso, os indivíduos com deficiência, infelizmente, ainda encontram muitas dificuldades no meio social. Este estudo destaca a dificuldade na acessibilidade arquitetônica (Pereira & Saraiva, 2017). Acessibilidade, conforme o Estatuto da Pessoa com Deficiência, é definida como:

possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. (Brasil, 2015, p. 1).

Com base nisso, infere-se que a acessibilidade é um atributo principal do ambiente, e que sua implementação é fundamental, tendo em vista que por meio dela garante-se a melhoria da qualidade de vida dos indivíduos e se produz resultados sociais positivos,

pois a mesma contribui para a inclusão. É de suma importância frisar que, na ausência da acessibilidade, a pessoa com deficiência tem tanto sua autonomia (capacidade do indivíduo em determinar suas próprias normas de conduta), quanto sua independência (poder de realizar sua atividade sem interferência ou auxílio de outros) prejudicadas (Burnagui et al., 2016; Santos et al., 2018).

Os transportes coletivos possibilitam aos seus usuários o acesso a distintos locais, por exemplo, ao trabalho, à residência, entre outros, dentro de um mesmo município ou externamente (transportes intermunicipais). A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) define normas específicas para vários tipos de transportes, a partir das quais são estabelecidos critérios e parâmetros que devem ser observados para garantir segurança, conforto e acessibilidade aos usuários (Vieira et al., 2015).

Os meios de transporte coletivo variam de acordo com as necessidades e estrutura de cada região. Na região amazônica, um dos principais meios de transporte é o aquaviário. Esse transporte se refere à modalidade de locomoção que utiliza de veículos como navios, lanchas, balsas, catamarãs, entre outros, que usam a água como meio de deslocamento. Em algumas localidades, como na Ilha de Marajó, o aquaviário é o principal e, muitas vezes, o único meio de transporte, tanto de pessoas, quanto de cargas (Moura & Frota, 2016).

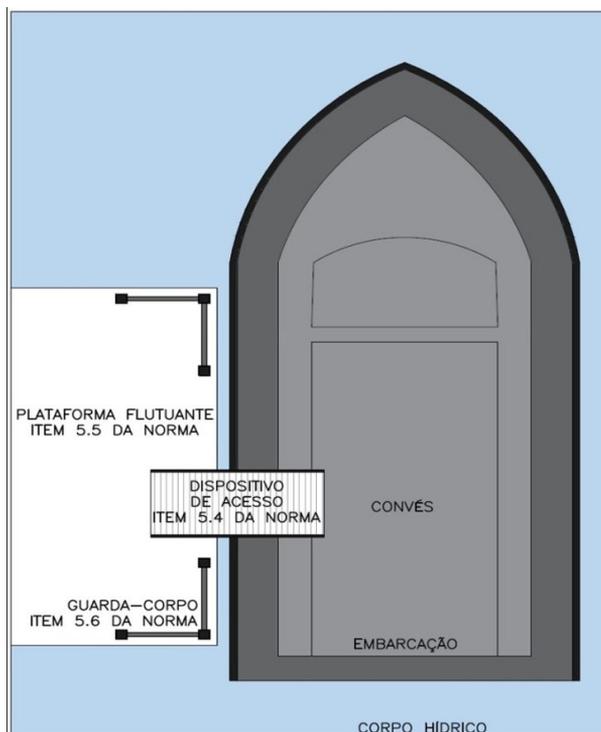
Considerando que cada tipo de transporte aquaviário tem configurações específicas e que alguns deles são mais comuns em alguns municípios da Ilha de Marajó, é importante esclarecer que lanchas são embarcações rápidas que podem ter vários tamanhos e formatos e podem ser utilizadas para o transporte de pessoas ou para esporte; catamarãs são embarcações constituídas de dois cascos paralelos ligados por uma estrutura rígida, sendo que, tanto a lancha, quanto a catamarã são veículos que possuem assentos, ou seja, o passageiro viaja sentado; já os navios são considerados qualquer tipo de embarcação que opera no ambiente aquático e são denominados como embarcações de médio e grande porte que são encontradas na Ilha de Marajó com até três andares – esse tipo de embarcação, geralmente, é responsável principalmente pelo transporte de passageiros; e por fim, as balsas, que são embarcações de fundo achatado que podem possuir ou não propulsão própria, destinadas tanto para transporte de cargas, quanto para transporte de passageiros. Tanto no navio quanto na balsa, é possível viajar no camarote, onde há camas disponíveis, ou em redes, que ficam no convés de passageiros (Normas da Autoridade Marítima, 2003).

A estrutura das embarcações possui várias partes de acordo com a ABNT NBR 15450:2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006), mas aqui destaca-se duas denominações importantes: o dispositivo de acesso<sup>1</sup> e o convés de passageiros<sup>2</sup> (Figura 1). Ressalta-se que no convés de passageiros de balsas e navios não há assentos, é um espaço livre onde redes de descanso (utensílio doméstico produzido com tecido, utilizado para dormir principalmente nas regiões Norte e Nordeste) são organizadas.

---

<sup>1</sup> Estrutura/equipamento fixo ou móvel utilizado para possibilitar o acesso do cais ou píer à plataforma flutuante e desta à embarcação, ou seja, permite embarque e desembarque da embarcação de pessoas ou cargas (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006).

<sup>2</sup> Área da embarcação destinada à acomodação de passageiros em de assentos ou redes e circulação dos mesmos pela embarcação (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006).



**Figura 1.** Equipamento de embarque/desembarque e convés de passageiros.

A Ilha de Marajó fica localizada no Estado do Pará, sendo considerada a maior ilha fluviomarítima do mundo. Politicamente, era composta por 16 municípios<sup>3</sup> no período da coleta dos dados, a saber: Afuá, Anajás, Bagre, Breves, Cachoeira do Arari, Chaves, Curralzinho, Gurupá, Melgaço, Muaná, Ponta de Pedras, Portel, Santa Cruz do Arari, Salvaterra, São Sebastião da Boa Vista e Soure. A população da ilha é de aproximadamente 487.000 habitantes, sendo que cerca de 20,3% dessa população apresenta algum tipo de deficiência. Essa ilha é cercada por rio, de um lado, e pelo mar, do outro e, por conta disso, o principal meio para saída e chegada da ilha é o transporte aquaviário (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010; Meguis, 2018).

Com base na experiência de viagem durante o período de coleta de dados, para se chegar a algumas cidades mais próximas de Belém, as viagens podem demorar entre 4 e 6 horas (dependendo do tipo de embarcação), enquanto para as cidades mais distantes da capital do Estado do Pará, a viagem pode durar de 16 a 20 horas. Considerando esse tempo considerável a bordo, várias atividades são desempenhadas dentro das embarcações, por exemplo, dormir e atividades de vida diária relacionadas à alimentação e a higiene pessoal.

Nesse contexto, considerando-se que há um alto número de pessoas com deficiência no Brasil, as diretrizes da norma da ABNT NBR 15450:2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006), que dispõe sobre a acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário, e que o Estatuto da Pessoa com Deficiência garante o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, o intuito deste estudo foi

<sup>3</sup> Atualmente, fazem parte do arquipélago do Marajó 17 municípios, porém o 17º foi anexado à região após a coleta de dados, no diário oficial do Estado do Pará, em 21/01/2022.

analisar a acessibilidade de embarcações que transladam para os municípios da Ilha de Marajó e a percepção das pessoas com deficiência sobre a acessibilidade nesse tipo de transporte.

## Método

Estudo quanti-qualitativo, descritivo e exploratório realizado por meio do projeto intitulado “Estudo da acessibilidade, participação social em locais estratégicos no arquipélago do Marajó e qualidade de vida de seus residentes com deficiência”, aprovado pelo parecer nº 4.871.778 do Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos, conforme exigência do Conselho Nacional de Saúde (Resolução nº 466/12) (Brasil, 2012a).

## Participantes

Participaram da pesquisa 22 pessoas com deficiência moradoras de 13 dos 16 municípios que compõem politicamente a Ilha de Marajó e que utilizam transporte aquaviário para ir a Belém. A seleção dos participantes se deu com base nos seguintes critérios: pessoas com idade  $\geq 18$  anos, de ambos os sexos, com deficiência física, visual ou auditiva, que assinaram o Termo de Consentimento e Livre Esclarecido. Esses participantes foram indicados pelas equipes do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS), Unidades de Saúde e moradores locais dos municípios.

Foram analisadas 10 embarcações dos municípios de Cachoeira do Arari, Muaná, Ponta de Pedras, Salvaterra, Santa Cruz do Arari, Soure, São Sebastião da Boa Vista e Portel. Essas embarcações foram selecionadas por conveniência e foram utilizadas pela equipe para chegar aos municípios ou eram embarcações que estavam nos portos das cidades.

## Instrumentos de coleta

Os dados foram coletados por meio de entrevista qualitativa semiestruturada composta por 14 perguntas referentes à percepção das pessoas com deficiência sobre a acessibilidade das embarcações, especificamente sobre a acessibilidade dos dispositivos de acesso, áreas de circulação, banheiros, camarotes e assentos das embarcações que transladam do seu município para a capital do estado.

Para avaliar as embarcações, foi utilizado um *checklist* com 41 itens, baseado nas informações preconizadas na ABNT NBR 15450:2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006), a partir do qual se avaliou a acessibilidade do acesso aos conveses, áreas de circulação e banheiros das embarcações e, quando presentes, camarotes ou conveses de passageiros com assentos.

## Ambiente de coleta e materiais

O estudo foi realizado nos 16 municípios que compõem a Ilha de Marajó. As entrevistas foram conduzidas nas Unidades Básicas de Saúde (UBS), CRAS, CREAS e nos domicílios dos indivíduos entrevistados. Além do ambiente das embarcações que realizavam a linha de Belém para o município onde se realizou a análise de acessibilidade das mesmas.

O roteiro (Apêndice A), construído especificamente para este estudo, foi utilizado para direcionar a entrevista com os participantes e o *checklist* (Apêndice B) foi utilizado para o registro das observações realizadas nas embarcações. Além disso, utilizaram-se materiais como dispositivos de gravação de voz, fita métrica e câmera fotográfica, que permitiram o registro dos espaços observados nas embarcações.

## Procedimento

O estudo foi dividido em duas etapas. Primeiramente, foi realizada a coleta nas embarcações onde o *checklist* foi preenchido por dois pesquisadores, sendo que, além do registro manual, também foi realizado o registro fotográfico das áreas das embarcações; posteriormente, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com as pessoas com deficiência, que foram registradas por meio de gravação de áudio. Os dados foram coletados entre julho e outubro de 2021 por 12 pesquisadores: sete alunas e cinco professores da Faculdade de Fisioterapia e Terapia Ocupacional da Universidade Federal do Pará (UFPA), que compunham a equipe do projeto geral.

Os dados das entrevistas foram tabulados no *software* Word e os dados do *checklist* foram computadorizados no *software* Excel, o que permitiu a análise estatística.

## Análise dos dados

Todas as respostas as entrevistas foram transcritas e analisadas com base na análise de conteúdo de Bardin (Franco, 2018), que constitui uma técnica de pesquisa estruturada em três fases: pré-análise, categorização ou codificação e interpretação dos resultados (Sousa & Santos, 2020; Franco, 2018). Essa análise ocorreu com o auxílio do *software* MAXQDA (Verbi Software, 2019), utilizando os recursos de transcrição e codificação.

Os itens obtidos através do *checklist* foram analisados por meio de estatística descritiva simples – percentual dos itens correspondentes à norma, de modo a identificar o quanto cada embarcação que translada entre a Ilha de Marajó e Belém atende às normas de acessibilidade.

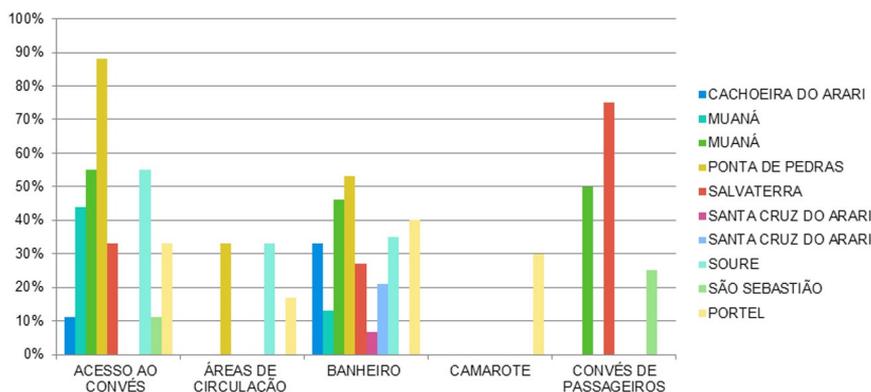
Por meio das duas análises, verificou-se se a percepção das pessoas com deficiência que utilizam esse transporte corresponde aos parâmetros observados nas embarcações.

## Resultados

### Etapa 1: análise da acessibilidade das embarcações

Dez embarcações que realizam linhas de transporte entre os municípios da Ilha de Marajó e Belém foram analisadas da seguinte forma: uma embarcação de cada um dos municípios de Soure, Salvaterra, Ponta de Pedras e Cachoeira do Arari, duas embarcações dos municípios de Santa Cruz do Arari e Muaná e duas embarcações da região de Breves: um navio que cobre os municípios de Portel, Melgaço, Breves, Curalinho e Bagre e um catamarã que realiza linha para São Sebastião da Boa vista, Curalinho e Breves. Nos municípios de Afuá e Chaves, não há embarcações que realizam linha para Belém e nos municípios de Anajás e Gurupá, há embarcações que realizam esse percurso, porém elas não estavam na cidade quando a coleta de dados foi realizada.

Com relação ao tipo de embarcação, foram analisadas cinco lanchas, dois navios e três catamarãs. A Figura 2 mostra o percentual de itens do *checklist* que se encontravam em conformidade com a ABNT NBR 15450:2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006).



**Figura 2.** Percentagem da quantidade de itens do *checklist* que estavam em conformidade com a ABNT NBR 15450:2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006).

### *Acessibilidade dos acessos aos convés das embarcações*

A ABNT NBR 15450:2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006) prevê a existência de um dispositivo de acesso à embarcação com no mínimo 1 m de largura regular, com balaústre, proteção e piso antiderrapante, com acesso ao convés específico, para pessoas com deficiência, com largura mínima de 1 m, com espaço entre o acesso e o convés de passageiros, livre de degraus, com tamanho mínimo de 1,50 x 1,20 m.

Apenas três embarcações apresentaram percentagem superior a 50% (55, 55 e 88%) de conformidade com a ABNT NBR 15450:2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006), enquanto as demais apresentaram apenas 11, 33 e 44% de itens conforme a norma. As duas embarcações do município de Santa Cruz do Arari não tinham itens em conformidade com a norma e, por isso, não atingiram nenhuma percentagem da norma. Observou-se que, mesmo quando o dispositivo de acesso existia, não apresentava os itens necessários, como proteção e largura mínima exigida.

### *Acessibilidade nas áreas de circulação*

No que diz respeito às áreas de circulação, a norma prevê que elas possuam largura entre 1,20 e 1,80 m, livre de obstáculos, e se necessário transpor objetos, a largura entre eles deve ser de no mínimo 90 cm.

Nas embarcações de Cachoeira do Arari, Salvaterra, São Sebastião da Boa Vista e Portel e nas duas embarcações de Muaná e de Santa Cruz do Arari, nenhum desses itens foram observados e, portanto, não atingiram nenhuma percentagem da norma.

Nas áreas de circulação da embarcação de Ponta de Pedras, o espaço entre objetos atingia o mínimo de 1 m, totalizando 33% neste quesito. Na embarcação de Soure, as áreas de circulação eram livres de obstáculos, mas não possuíam largura mínima ideal, sendo necessário transpor objetos, assim pontuando 33% dos itens.

### *Acessibilidade dos sanitários*

Segundo a norma, as embarcações devem ter sanitários acessíveis isolados ou sanitários com sinalização de sanitário acessível com largura mínima da porta de 90 cm, dispositivos de sinalização de emergência, barras de apoio com comprimento mínimo de 80 cm, altura da barra a partir do piso de no mínimo 75 cm, localizadas, respectivamente, atrás e na lateral do vaso sanitário. O piso dos sanitários deve possuir superfície regular, firme, estável e antiderrapante; os vasos sanitários devem ter altura entre 43 e 45 cm e o acionamento da descarga deve ter altura máxima de 1 m. Os lavatórios devem ter altura entre 78 e 80 cm, possuírem torneiras acionadas por alavanca, sensor eletrônico ou algum dispositivo equivalente, e terem barras de apoio em suas laterais correspondentes a sua altura.

Vale ressaltar que as embarcações de Ponta de Pedras, Salvaterra e Soure dispunham de sanitário acessível isolado. Apenas uma embarcação apresentou porcentagem superior a 50% (53%) de conformidade com a ABNT NBR 15450:2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006), enquanto as demais ficaram com apenas 7, 13, 21, 27, 33, 35, 40 e 46% de itens conforme a norma. Na embarcação de São Sebastião da Boa Vista, nenhum dos itens estava de acordo com os parâmetros de acessibilidade, por isso não atingiu nenhum dos itens previstos na norma. Observou-se que, mesmo quando havia banheiro acessível isolado, este não correspondiam com os padrões previstos na norma.

### *Acessibilidade dos camarotes*

Somente a embarcação de Portel possuía camarote, e este não era acessível. Os camarotes disponíveis aos passageiros não estavam localizados no convés principal, não apresentavam largura mínima exigida e os interruptores e tomadas não estavam entre as alturas sugeridas. Para adentrar o camarote, a partir do convés, havia desnível, em desacordo com a norma. A área de circulação mínima dentro do camarote e altura da cama não correspondiam às normas, já a altura da maçaneta da porta era ideal. Assim, 30% dos itens correspondiam às normas.

### *Acessibilidade dos conveses de passageiros*

Nas embarcações de Cachoeira do Arari, Ponta de Pedras Soure e em uma das embarcações de Santa Cruz do Arari não há áreas destinadas para pessoas que utilizam cadeira de rodas e não há assentos preferenciais no convés de passageiros, por conta disso não atingiu nenhuma porcentagem da norma. Uma das embarcações de Muaná não possuía assentos, e por conta disso esse item não foi analisado.

As embarcações de Muaná e Salvaterra apresentaram vagas reservadas para pessoas com cadeira de rodas e assentos preferenciais, porém com características ou quantidade que não correspondiam com as exigências, atingindo, respectivamente, 25 e 75% de itens em conformidade com a norma.

Por fim, na embarcação de São Sebastião da Boa Vista, não havia áreas reservadas para indivíduos com cadeira de rodas, apenas dois assentos preferenciais, mas sem braços retráteis, apresentando 25% dos itens conforme a norma.

## Etapa 2: percepções das pessoas com deficiência

As características gerais dos participantes entrevistados, em número de 22, destacando gênero, idade, escolaridade, tipo de deficiência e município em que reside estão descritas na Tabela 1.

Não foi possível entrevistar moradores de Anajás, Afuá e Chaves. No primeiro, nenhuma das pessoas indicadas pelos centros de referência realizou o percurso até Belém nos últimos dois anos. Já sobre Afuá e Chaves, não há embarcação que realize linha direta para Belém, além disso, devido à localização geográfica, quando se necessita de atendimento especializado, os moradores precisam viajar para a capital do Estado do Amapá, segundo dados colhidos com uma moradora do local.

A faixa etária dos participantes foi de 20 a 84 anos, de ambos os sexos, a maioria dos respondentes eram homens (15), maioria com ensino médio completo e utilizava embarcações do tipo navio com mais frequência e maior parte apresentava deficiência física. Os participantes viajaram à capital nos últimos dois anos e fizeram esse deslocamento no mínimo 1 vez por ano.

**Tabela 1.** Caracterização dos participantes do estudo.

Participante	Gênero	Idade	Escolaridade	Descrição da deficiência	Município	Embarcação utilizada
Sujeito 1	Masculino	59 anos	Analfabeto	Deficiência adquirida física e visual, com membro inferior amputado, usuário de cadeira de rodas	Muaná	Navio
Sujeito 2	Feminino	84 anos	Alfabetizada	Deficiência física adquirida, mobilidade reduzida MMII, usuária de andador	Ponta de Pedras	Lancha
Sujeito 3	Masculino	38 anos	Fundamental completo	Deficiência física adquirida, lesão medular, paralisia MMII, usuário de cadeira de rodas	Santa Cruz do Arari	Lancha
Sujeito 4	Masculino	66 anos	Analfabeto	Deficiência física adquirida, pé amputado	Santa Cruz do Arari	Lancha
Sujeito 5	Feminino	21 anos	Ensino médio completo	Deficiência física adquirida, tetraplegia, usuária de cadeira de rodas	Cachoeira do Arari	Lancha
Sujeito 6	Feminino	48 anos	Ensino médio completo	Deficiência física, congênita, paralisia MMII, usuária de cadeira de rodas	Cachoeira do Arari	Lancha
Sujeito 7	Masculino	71 anos	Alfabetizado	Deficiência física adquirida, paralisia MMII, usuária de cadeira de rodas	Salvaterra	Navio
Sujeito 8	Masculino	83 anos	Alfabetizado	Deficiência física adquirida, paralisia MMII, usuária de cadeira de rodas	Soure	Lancha
Sujeito 9	Feminino	52 anos	Ensino médio completo	Deficiência física, adquirida, mobilidade reduzida MMII, usuária de cadeira de rodas	Soure	Lancha
Sujeito 10	Masculino	45 anos	Analfabeto	Deficiência física, adquirida, paralisia MMII, usuária de cadeira de rodas	Soure	Navio
Sujeito 11	Feminino	56 anos	Ensino superior completo	Deficiência física, adquirida, mobilidade reduzida MMII, usuária de cadeira de rodas	Portel	Navio
Sujeito 12	Masculino	50 anos	Ensino médio completo	Deficiência física, adquirida, paralisia MMII, usuária de cadeira de rodas	Portel	Navio
Sujeito 13	Feminino	30 anos	Ensino fundamental completo	Deficiência física, congênita, mobilidade reduzida MMSS, paralisia MM II	Breves	Navio
Sujeito 14	Masculino	33 anos	Ensino fundamental completo	Deficiência física, congênita, mobilidade reduzida MMSS, paralisia MMII, usuário de cadeira de rodas	Breves	Navio
Sujeito 15 Marlene	Feminino	54 anos	Ensino fundamental incompleto	Deficiência física, adquirida, mobilidade reduzida MMII, usuária de muletas	Gurupá	Navio
Sujeito 16	Masculino	64 anos	Ensino médio completo	Deficiência física, adquirida, paralisia MMII, usuário de cadeira de rodas	São Sebastião da Boa Vista	Navio

**Tabela 1.** Continuação...

Participante	Gênero	Idade	Escolaridade	Descrição da deficiência	Município	Embarcação utilizada
Sujeito 17	Masculino	23 anos	Ensino fundamental incompleto	Deficiência física, adquirida, mobilidade reduzida MMII, usuário de muletas	Bagre	Navio
Sujeito 18	Masculino	27 anos	Ensino fundamental completo	Deficiência física, adquirida, paraplegia, usuário de cadeira de rodas	Currálinho	Balsa
Sujeito 19	Masculino	43 anos	Ensino fundamental incompleto	Deficiência física, adquirida, paralisia MMII, usuário de cadeira de rodas	Currálinho	Navio
Sujeito 20	Feminino	32 anos	Ensino fundamental incompleto	Deficiência física, adquirida, paralisia MMII, usuária de cadeira de rodas	Currálinho	Navio
Sujeito 21	Masculino	25 anos	Ensino fundamental completo	Deficiência física, adquirida, paralisia MMII, usuário de cadeira de rodas	Currálinho	Balsa e Navio
Sujeito 22	Masculino	20 anos	Ensino médio completo	Deficiência visual, congênita	Melgaço	Navio

**Fonte:** Pesquisa de campo.

Para proceder a análise de conteúdo, as palavras Motivo (necessidade dos participantes de ir para a capital do estado) e Dificuldade (dificuldade ou não para acessar e utilizar as embarcações) foram elencadas como unidades de registro.

### *Categoria 1: motivo*

Elencou-se a palavra Motivo como unidade de registro, pois é importante compreender quais razões levam os indivíduos a se deslocarem de seus municípios, tendo em vista que o motivo pode estar relacionado a diversas atividades de distintas ocupações.

Entre os participantes, os motivos mais frequentes para o deslocamento à capital são consultas, exames e tratamentos atrelados a sua saúde. É válido frisar que 21 dos 22 participantes elencaram os motivos relacionados à saúde primeiramente. Entretanto, observa-se que, além do motivo relacionado à saúde, alguns relatos destacam os motivos de ir visitar/reencontrar parentes que residem em Belém, acompanhar familiares e amigos durante a viagem, realizar compras, viajar a trabalho e participar de eventos religiosos, como mostrado na Tabela 2:

**Tabela 2.** Alguns dos relatos dos participantes acerca do motivo de ir a Belém.

<i>[...] eu vou pra consulta, médico. (Sujeito 1).</i>
<i>Só quando eu adoço mesmo, só quando eu tô precisando do médico. (Sujeito 7).</i>
<i>É do aparelho mesmo, consulta do aparelho. (Sujeito 9).</i>
<i>Algumas vezes quando me chamam pra capital as vezes é motivo de trabalho, vou exercer meu trabalho e muitas vezes para visitar a família, acompanhar os amigos, acompanhar algum parente que as vezes vai também. (Sujeito 22).</i>
<i>[...] questão de saúde e questão da igreja também, eu vou muito, na convenção de pastores. (Sujeito 12).</i>
<i>[...] É... consultas médicas. E a nossa família, os meninos moram lá. (Sujeito 2).</i>
<i>[...] fazer as compras, que às vezes eu faço minhas compras em Belém que eu acho que é mais favorável [...] (Sujeito 2).</i>

**Fonte:** Pesquisa de campo.

### *Categoria 2: dificuldade*

A palavra dificuldade foi utilizada como unidade de registro na segunda categoria de análise. Essa palavra foi encontrada em diversos momentos da entrevista, nos relatos sobre a acessibilidade dos dispositivos de acesso, áreas de circulação, sanitários, camarotes e assentos das embarcações. A Tabela 3 apresenta alguns dos relatos dos participantes.

**Tabela 3.** Alguns dos relatos dos participantes sobre acessibilidade de áreas da embarcação.

<b>Pergunta norteadora: Ao viajar, a “rampa” que dava acesso para a embarcação era acessível, ou seja, qualquer pessoa conseguiria entrar e sair sem dificuldades?</b>
<i>Sim, é porque se eu for nela [cadeira de rodas] eu acredito que sim porque vai... ela é tudo cheia daqueles gomozinhos né? Ela não desce só de duma [...] (Sujeito 1).</i>
<i>Não, eu tinha [dificuldade]... Eu ia até lá no porto e de lá eu ia andando agarrada. Do lado pro outro. (Sujeito 2).</i>
<i>Não. Elas são rampas, mas não são rampas acessível, não tem acessibilidade na realidade. As vezes é carregado, carregado... As vezes é uma tabua larga que eles colocam pra gente atravessar pra lá. (Sujeito 12).</i>
<i>Não, mas quando, não tem acessibilidade. [...] não tem acessibilidade pro cadeirante adentrar sem que “teja” carregado por alguém, até na própria embarcação sabe, geralmente são dois “passadisse” né, primeiro e segundo, aí quando a gente que ir no segundo tem que carregar porque não tem aquela acessibilidade, é escada normal mermo, só mesmo pras pessoas bons fisicamente, pra cadeirante não tem. (Sujeito 16).</i>
<i>É dificuldade [...] Porque não tem, aí fica difícil pra sair da embarcação né. (Sujeito 6).</i>
<i>Não [...] Eu preciso que me carreguem pra poder me colocar nas cadeiras. Tenho que ficar em pé, tem que ir por cima da ponte, então tem que descer da escada, preciso que me carreguem [...] (Sujeito 5).</i>
<b>Pergunta norteadora: Nas áreas de circulação de pessoas (ex. corredores), qualquer pessoa poderia andar sem dificuldade?</b>
<i>[...] onde eu sentava, eu ficava. Mas se tivesse necessidade, não tinha dificuldade. [...] Bom, dependendo da situação, teria. (Sujeito 2).</i>
<i>Não [...] Até porque a cadeira ela entra só até no começo, tem duas poltronas na frente. Pra trás ela não tem como entrar. (Sujeito 3).</i>
<i>Olha, na lancha tem uma parte que dá da minha cadeira ir até o banheiro [...] aí a lancha ela tem coisa pra mim ir ao banheiro, tem de voltar [...] As vezes eu fico lá atrás e as vezes eles me bota, na frente conforme as passagens. (Sujeito 8).</i>
<i>Só as pessoas que são normal, os cadeirantes não consegue, não tem espaço. (Sujeito 20).</i>
<b>Pergunta norteadora: Os sanitários da embarcação eram de fácil acesso e qualquer pessoa conseguiria usá-los sem dificuldade?</b>
<i>Todo mundo consegue. (Sujeito 17).</i>
<i>Não. [...] não era difícil... a outra expresso que tinha era mais larga a cadeira chegava até no banheiro, ficava boa o acesso. Mas essas outras aí não [...] essa daí, nenhuma dessas daí a cadeira consegue chegar perto. (Sujeito 3).</i>
<i>Eu nunca usei por esse motivo de ter que entrar na lancha e ficar sentada até chegar lá Belém [...] (Sujeito 5).</i>
<i>[...] Muito pouco, porque não tem condições sabe? [...] Não, não é não, pra mim um cadeirante. Pra você ter uma ideia uma cadeira dessa nem entra no banheiro. [...] é complicado! Eu acho que, é que eu disse ainda agora pra você e repito, nós não somos respeitados como cadeirante né. (Sujeito 7).</i>
<i>Não, os banheiros não são acessível, eles acham que é né, o dono da embarcação acha que é mas não é. As rampas sempre são horríveis às vezes eles colocam tipo... é tipo um... uma lombada que eles colocam na porta dos banheiros que é difícil de entrar, difícil de sair e lá dentro não tem nenhum... não tem nada pra ti se segurar, não tem uma cadeira de rodas pra ti tomara banho, não tem nada. (Sujeito 12).</i>
<i>Não uso os banheiros, porque não tem acessibilidade. (Sujeito 18).</i>
<b>Pergunta norteadora: O camarote da embarcação era de fácil acesso e qualquer pessoa poderia usá-lo?</b>
<i>Não, não... A porta a gente não consegue entrar se não tiver com ajuda, ela tem um negócio alto assim, não tem acessibilidade nos camarotes e nem nas suítes. (Sujeito 12).</i>
<i>Também não. Era pequeno também o banheiro de dentro, a porta era deste tamanho aí o andador... ainda bem que o meu andador é desse que ele fecha assim da pra ir movimentando [...] (Sujeito 11).</i>
<i>É! [...] Na segunda viagem, foi mais difícil na segunda porque eu fiquei no segundo andar né no camarote de segundo andar da embarcação. [...] Me suspender pela “quelas” máquina assim né. Entendeu? [...] aí pra poder entrar tem que carregar a cadeira porque tem sempre aquele espaço na frente né do camarote, aí não consegue entrar né, mas pra se locomover dava sim, se cadeira entrasse, entendeu? (Sujeito 14).</i>
<i>Olha... qualquer pessoa usa esse camarote, porque ele fica em baixo né, na balsa. Aí.. ele fica embaixo na balsa fica mais fácil de tá saindo, pra embarcar, desembarcar, porque se... em baixo ela tem mais uma “prividade” assim “pa” os cadeirante tarem andando, pra cima não tem assim, que da feita sobe pra cima no camarote não tem como sair de dentro né [...] Olha... do jeito que eu to é pouco de dificuldade dentro camarote porque ele fica... são duas camas né, uma em baixo e uma e cima, aí fica ruim pra mim tá “comovendo” pra, pra... lá pra cama, eu tenho que ter ajuda da... quando tá vez da minha mulher, da minha irmã pra me puxar pra cima. (Sujeito 12).</i>
<b>Pergunta norteadora: Os assentos das embarcações poderiam ser utilizados por qualquer pessoa sem dificuldade?</b>
<i>Não, porque elas tenham, agora elas tenham a cadeira de deficientes né. Pesar que eles não respeitam a lei, entendeu? Não respeitam a lei [...] (Sujeito 4).</i>
<i>Eu acho que pra todo mundo esses assentos não presta. É mas a gente é obrigado a ir né mana [...] tem uma separação pra cadeirante agora [...] (Sujeito 7).</i>
<i>É, elas não são... é dificuldade porque pra gente né que é cadeirante [...] é difícil [...] não é apropriada né, até mesmo as pessoas que não são cadeirantes reclamam que não é confortável. (Sujeito 6).</i>
<i>Muito desconfortável. Se [a pessoa] tem problema na coluna não usa, eu que já tenho problema nos ossos fico toda dolorida [...] (Sujeito 5).</i>

**Fonte:** Pesquisa de campo.

### ***Acessibilidade do dispositivo de acesso à embarcação***

O sujeito 1 relata que o dispositivo de acesso era acessível e poderia ser utilizado sem dificuldade. No entanto, outros 17 participantes relataram que esse dispositivo não era acessível e/ou apresentava dificuldade de utilização, muitas vezes requerendo que os participantes precisassem de ajuda de terceiros, tendo que passar por situações

constrangedoras e de risco, pois vários necessitavam ser carregados para poder entrar nas embarcações. Alguns dos participantes frisaram que os dispositivos de acesso eram acessíveis para pessoas sem deficiência. Além disso, três participantes relataram que não havia dispositivo de acesso nas embarcações, aumentando ainda mais a dificuldade.

### *Acessibilidade das áreas de circulação*

Em relação à acessibilidade das áreas de circulação das embarcações, sete participantes frisaram que os espaços eram bons, acessíveis e que eles conseguiam utilizá-los. A participante 2 relatou que não tinha dificuldade para circular na embarcação; porém, quando indagada se outras pessoas poderiam circular sem dificuldade, relatou que, dependendo da situação, essas pessoas teriam dificuldade.

Enquanto 12 participantes relataram que as áreas de circulação não eram acessíveis e que não poderiam ser utilizadas, tanto em âmbito estrutural quanto organizacional, dois participantes frisaram que não conseguiam circular por essas áreas porque, muitas vezes, havia objetos pessoais não organizados dos passageiros da embarcação no espaço destinado à circulação de pessoas. Dois participantes relataram que, dependendo da embarcação e da sua lotação, conseguiam transitar nas áreas de circulação do início ao final da embarcação.

### *Acessibilidade dos sanitários*

Apenas o sujeito 1 relatou que o sanitário era bom, não dispensado mais detalhes; além dele, mais cinco participantes enfatizaram que os sanitários eram acessíveis. Onze participantes relataram que os sanitários das embarcações não eram acessíveis e que, em alguns casos, não conseguiam alcançá-los, pois a área de circulação não era favorável, como pode-se observar nos relatos das participantes 3 e 5 (Tabela 2).

O participante 7, quando indagado se utilizava os sanitários da embarcação, frisou que pouco o fazia em razão de suas condições e quando indagado se considerava-os acessíveis, expôs sua vivência, como pode ser observado em seu relato na Tabela 3.

Dois participantes ressaltaram que, em algumas embarcações, os sanitários são acessíveis.

### *Acessibilidade dos camarotes*

Apenas cinco dos 23 participantes tiveram a oportunidade de viajar nos camarotes. Três participantes destacaram que esses espaços das embarcações não eram acessíveis. Um participante relatou serem acessíveis, mas frisou que precisou ser carregado para entrar no espaço. Por fim, um participante desatacou serem acessíveis, pois qualquer pessoa poderia utilizá-los, mas relatou também dificuldade de se locomover dentro do camarote.

### *Acessibilidade dos assentos*

Por fim, quando indagados acerca da acessibilidade dos assentos das embarcações, os participantes relataram que os assentos podem ser utilizados por qualquer pessoa sem

dificuldade, sendo que um participante destacou ainda que há assentos específicos para pessoas com deficiência, mas que isso não é respeitado. Outro participante também relatou haverem espaços na embarcação para serem utilizados por pessoas com deficiência, mas que, em sua percepção, os assentos não eram acessíveis.

O participante 6 relatou que os assentos não eram acessíveis nem apropriados para pessoas com deficiência. Além disso, o sujeito 5 relatou que os assentos não eram confortáveis e que, dependendo da condição da pessoa, poderiam ser prejudiciais.

Os demais participantes responderam apenas que os assentos eram “bons”, não expondo mais detalhes.

## **Discussão**

A acessibilidade está relacionada com os direitos básicos do cidadão brasileiro, e sua ausência pode gerar restrições de oportunidades para realização das ocupações, gerando privações e exclusão. E é justamente nesse cenário que se encontra o papel da terapia ocupacional, visto que apoia o cumprimento dessas ações a fim de garantir a inclusão e a acessibilidade dos indivíduos, para que possam desempenhar suas ocupações e, por meio delas, favorecerem sua independência, autonomia e a efetivação de seus papéis ocupacionais. Além disso, quando se trata de acesso e utilização de transportes públicos, trata-se, principalmente, de mobilidade, descrita, conforme a American Occupational Therapy Association (2015), como uma atividade instrumental de vida diária.

Os relatos dos participantes mostram que inúmeras ocupações são desempenhadas durante a utilização das embarcações, e outras se tornam possíveis após a viagem. Durante o trajeto, algumas Atividades de Vida de Diária (AVD), como utilizar vaso e realizar higiene íntima nos sanitários, descansar e dormir, principalmente nos casos em que os passageiros necessitam permanecer a bordo durante o período noturno, precisam ser desempenhadas.

Ademais, outras ocupações são possibilitadas por meio do transporte aquaviário, ou seja, os usuários utilizam esse transporte para chegarem a capital do estado e realizarem algumas Atividades Instrumentais de Vida Diária (AIVD), como fazer compras, trabalhar e aproveitar momentos de lazer – citadas pelos participantes desta pesquisa. Entretanto, com as dificuldades relatadas para utilizar esse tipo de transporte, conclui-se que há restrição do direito à ocupação, tratando-se, por conseguinte, de uma injustiça ocupacional, tendo em vista que há lesão do direito à participação nas ocupações independente de condições físicas ou sensoriais (American Occupational Therapy Association, 2015; Castro, 2015).

Observa-se que os participantes apresentaram compreensões divergentes acerca do termo acessibilidade: por exemplo, o sujeito 17 discorreu positivamente sobre a acessibilidade nos dispositivos de acesso da embarcação; porém, mesmo que em minoria, alguns participantes que frisaram a presença de acessibilidade nas embarcações, contraditoriamente, quando perguntados se qualquer pessoa poderia utilizá-las, relataram que eles mesmos apresentavam dificuldades e que, em alguns casos, outras pessoas não teriam como acessá-las.

No estudo de Vieira et al. (2015) sobre a acessibilidade de transportes públicos na opinião de pessoas com deficiência, os participantes descreveram a acessibilidade em três grandes eixos: como sendo um direito, poder ir e vir e uma fácil locomoção; além disso,

esses autores apresentaram dois trechos das respostas de dois participantes, nos quais um relata que acessibilidade é o direito de andar na rua como uma pessoa normal e o outro frisa que acessibilidade é um direito das pessoas com deficiência, mas que muitas vezes não é observado. Dessa forma, os dados de Vieira et al. (2015) corroboram aqueles coletados nesta pesquisa: os participantes compreendem a acessibilidade como relacionada ao acesso e à locomoção de pessoas com deficiência, embora ainda com algumas limitações.

As barreiras físicas foram muito destacadas pelos participantes. Outro fato interessante encontrado na análise de dados consiste no nível organizacional das embarcações, pois inúmeros relatos frisaram ser possível movimentar-se quando as embarcações estão vazias; porém, a medida que os demais passageiros se acomodam e acomodam as suas bagagens, ou que a empresa organiza as cargas a serem transportadas, tornava-se inviável transitar pela embarcação. Dessa forma, nota-se que, apesar de haver a norma que dispõe sobre critérios e parâmetros físicos, as barreiras atitudinais, aqui entendidas como as atitudes da sociedade, também prejudicam o processo inclusivo de indivíduos com deficiência (Ponte & Silva, 2015).

Outros estudos que pesquisaram a percepção dos usuários para avaliar a acessibilidade arquitetônica de alguns ambientes corroboram que há pouca utilização de espaços públicos urbanos por pessoas com deficiência e que os edifícios públicos não atendem às condições mínimas estabelecidas pela ABNT NBR 9050:2020 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2020), o que, por sua vez, comprova a lacuna que há entre a vigência das leis e normas e sua aplicação na reforma e construção de espaços e edificações (Nogueira, 2017; Pereira, 2019; Alves, 2015; Machado & Lima, 2015; Klein & Grigoletti, 2021; Cunha, 2019). Essa lacuna também foi encontrada nesta pesquisa, onde nenhuma embarcação avaliada se encontrava completamente em conformidade com as normas de acessibilidade.

Diferentes estudos (Machado & Lima, 2015; Alves, 2015; Vieira et al., 2015) investigaram a percepção dos usuários acerca da acessibilidade de transportes públicos urbanos (nenhum era aquaviário). Percepção variada foi observada, mas todos apontaram para o fato de que a acessibilidade nesses transportes é falha e precisa de adequações. Os estudos também apontam que a análise da percepção dos usuários com deficiência leva a uma melhor compreensão de suas necessidades. Isso também foi demonstrado nos dados qualitativos desta pesquisa através dos relatos dos participantes, que declararam dificuldade no acesso à embarcação (alguns precisavam ser carregados), na mobilidade em seu interior (não podiam circular), no uso dos sanitários (não foram considerados acessíveis e também havia dificuldades de se chegar até eles), assim com limitações na escolha dos ambientes (camarotes não foram considerados acessíveis), entre outros.

Nenhuma das embarcações avaliadas alcançou 100% dos itens do checklist baseado nos parâmetros previstos na ABNT NBR 15450: 2006 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006), sendo que, quando havia um item que concordava com a norma, o restante não se aproximava do que é previsto. Corroborando esse fato, a maioria dos participantes relatou dificuldades em acessar e/ou transitar pelas embarcações. Portanto, os dados obtidos neste estudo são preocupantes, pois as pessoas com deficiência do Arquipélago do Marajó, na maioria das vezes, necessitam deslocar-se, seja em busca de saúde, lazer ou trabalho, como os participantes deste estudo.

A dificuldade em utilizar as embarcações limita a mobilidade e, conseqüentemente, a acessibilidade e a qualidade de vida, tendo em vista que estas garantem a autonomia do indivíduo (Araújo et al., 2011). Porém, vale lembrar que apenas uma parte dessas embarcações foi avaliada, o que não indica que todas as embarcações da Ilha de Marajó não são acessíveis. É importante destacar que, durante a execução desta pesquisa, o Estado do Pará aprovou o Projeto de Lei (PL) 24/2021, que dispõe que os transportes hidroviários devem ser adaptados para o acesso de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida – um avanço na legislação e um aumento das expectativas de acessibilidade nas embarcações que transladam para a Ilha de Marajó.

## **Considerações Finais**

O propósito de analisar a acessibilidade das embarcações que transladam da capital do Estado do Pará para os municípios da Ilha de Marajó por meio tanto da análise física, quanto da percepção das pessoas com deficiência que utilizam esse tipo de transporte foi alcançado, observando-se concordância entre os dados coletados.

Embora haja uma norma específica [ABNT NBR 15450:2006; Associação Brasileira de Normas Técnicas (2006)] que descreve os parâmetros e critérios que devem ser observados dentro dos transportes aquaviários a fim de garantir a acessibilidade dos passageiros com deficiência, poucos foram os itens que estavam em conformidade com essa norma. Quando havia indicadores de acessibilidade, encontravam-se barreiras ou instalações inadequadas dos equipamentos propostos, o que anulava o pouco de acessibilidade. Constatou-se que grande parte dos participantes eram conscientes e frisavam a falta de acessibilidade nas embarcações.

A análise das embarcações e os relatos dos participantes demonstram que a acessibilidade nas embarcações da Ilha de Marajó não é suficiente para pessoas que possuam algum tipo de deficiência, privando-os do direito básico de ir e vir e limitando-os em sua autonomia e independência, uma vez que, pelas características da região, esse é o principal meio de transporte dessa população e, por vezes, o único entre municípios.

Este estudo avança nas discussões sobre acessibilidade dos transportes públicos ao apresentar dados acerca de embarcações, uma vez que as publicações encontradas na literatura abordam transportes urbanos. Entretanto, mesmo com esse avanço nas discussões, evidencia-se que apenas 10 embarcações que realizam o traslado dos municípios da Ilha de Marajó para Belém foram avaliadas. Além disso, não foi possível entrevistar participantes de todas as cidades que compõem o arquipélago. Diante disso, orienta-se que sejam realizados estudos específicos que analisem a acessibilidade da maioria das embarcações que realizam esse traslado, incluindo outras modalidades, como as Unidades Básicas de Saúde fluviais e embarcações que realizam outras linhas, com intuito de gerar um panorama desta temática rica, mas pouco explorada.

## **Referências**

Alves, N. C. (2015). *“O outro na cidade” deficiência, acessibilidade e saúde em Presidente Prudente-SP* (Tese de doutorado). Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente.

- American Occupational Therapy Association – AOTA. (2015). Estrutura da prática da terapia ocupacional: domínio & processo - 3ª ed. traduzida. *Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo*, 26(Spe), 1-49.
- Araújo, M. R. M., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., & Lima, T. C. (2011). Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia e Sociedade*, 23(3), 574-582.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. (2006). *ABNT NBR 15450:2006. Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário*. Rio de Janeiro: ABNT.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. (2020). *ABNT NBR 9050:2020. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro: ABNT.
- Brasil. (2015, 6 de julho). Lei nº 13.147, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília. Recuperado em 6 de março de 2021, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm)
- Brasil. Ministério da Saúde. Conselho Nacional da Saúde. Comissão Nacional de Ética em Pesquisa. (2012a, 12 de dezembro). Resolução - RDC nº 466, de 12 de dezembro de 2012: diretrizes e normas regulamentadas de pesquisa envolvendo seres humanos. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília.
- Brasil. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência. (2012b). *Cartilha do censo 2010: pessoas com deficiência*. Brasília: SDH-PR/SNPD. Recuperado em 30 de março de 2021, de <https://bibliotecadigital.mdh.gov.br/jspui/handle/192/754>
- Burnagui, J. G., Rosa, M. P., & Nascimento, G. C. C. (2016). Autonomia e independência: percepção de adolescentes com deficiência visual e de seus cuidadores. *Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo*, 27(1), 21-28.
- Castro, C. M. (2015). *Ocupação também é direito: reflexões sobre justiça ocupacional em um presídio feminino na Paraíba* (Trabalho de conclusão de curso). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.
- Cunha, P. M. (2019). *Acessibilidade em edificações de uso público: estudo de caso em Mariana, Minas Gerais* (Trabalho de conclusão de curso). Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto.
- Franco, M. L. P. B. (2018). *Análise de conteúdo*. Campinas: Autores Associados.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2010). Recuperado em 29 de março de 2021, de <https://www.ibge.gov.br/>
- Klein, P., & Grigoletti, G. C. (2021). A percepção de pessoas com deficiência e idosos sobre a acessibilidade: estudo no Parque João Goulart, RS. *Pesquisa em Arquitetura e Construção*, 12, e021024.
- Machado, M. H., & Lima, J. P. (2015). Avaliação multicritério da acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida: um estudo na região central de Itajubá (MG). *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(3), 368-382.
- Malta, D. C., Stopa, S. R., Canuto, R., Gomes, N. L., Mendes, V. L. F., Goulart, B. N. G., & Moura, L. (2016). Prevalência autorreferida de deficiência no Brasil, segundo a pesquisa nacional de saúde, 2013. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21(10), 3253-3263.
- Meguis, T. (2018). *Transporte fluviomarítimo e turismo: a viagem a Soure e as perspectivas de desenvolvimento local* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Pará, Belém.
- Moura, J. B., & Frota, C. D. (2016). Transporte misto de cargas e passageiros através de barcos regionais (recreios) do estado do Amazonas: uma proposta para cálculo de modicidade da tarifa. *Revista Eletrônica Ciência e Desenvolvimento*, 2(3), 23-41.
- Nogueira, D. L. (2017). *Wayfinding e legibilidade ambiental em parque urbano: um estudo da percepção de usuários idosos* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

- Normas da Autoridade Marítima – NORMAM. (2003). *NORMAM-03/DPC: normas da autoridade marítima para amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas*. Brasília: Marinha do Brasil. Recuperado em 18 de novembro de 2021, de <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>
- Pereira, J. A., & Saraiva, J. M. (2017). Trajetória histórico social da população deficiente: da exclusão à inclusão social. *SER Social*, 19(40), 168-185.
- Pereira, J. C. (2019). *Acessibilidade para pessoas com deficiência em espaços públicos de lazer esportivo de Salvador* (Dissertação de mestrado). Universidade Católica de Salvador, Salvador.
- Ponte, A. S., & Silva, L. C. (2015). A acessibilidade atitudinal e a percepção das pessoas com e sem deficiência. *Cadernos de Terapia Ocupacional da UFSCar*, 23(2), 261-271. <http://dx.doi.org/10.4322/0104-4931.ctoAO0501>.
- Santos, J., Vasconcelos, T. C., & Diniz, R. B. (2018). Acessibilidade como fator de inclusão às pessoas com deficiência. *Revista Educação Inclusiva*, 1(1), 1-9.
- Sousa, J. R., & Santos, S. C. M. (2020). Análise de conteúdo em pesquisa qualitativa: modo de pensar e de fazer. *Pesquisa e Debate em Educação*, 10(2), 1396-1416.
- Verbi Software. (2019). *MAXQDA 2020*. Berlim: Verbi Software. Recuperado em 29 de dezembro de 2022, de <https://www.maxqda.com/about>
- Vieira, A. F. R., Cavalcanti, A., & Alves, A. L. (2015). O direito de ir e vir: a acessibilidade do transporte público. *Cadernos de Terapia Ocupacional da UFSCar*, 23(4), 775-780. <http://dx.doi.org/10.4322/0104-4931.ctoAO505A>.

#### **Contribuição das Autoras**

Iasmim Teles Corrêa foi responsável pela concepção do estudo, organização de fontes e/ou análises, redação e revisão do texto. Kátia Maki Omura realizou a revisão. Glenda Miranda da Paixão foi responsável pela concepção do estudo, redação e revisão do texto. Todas as autoras aprovaram a versão final do texto.

#### **Fonte de Financiamento**

Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa (FADESP).

#### **Autora para correspondência**

Iasmim Teles Corrêa  
e-mail: [iasmimteles@gmail.com](mailto:iasmimteles@gmail.com)

#### **Editora de seção**

Profa. Dra. Iza Faria-Fortini

**Apêndice A.** Roteiro de entrevista - percepção das pessoas com deficiência sobre a acessibilidade nas embarcações da Ilha de Marajó.

1. Sexo:  
 Feminino       Masculino
2. Idade: \_\_\_\_\_
3. Escolaridade  
 Analfabeto  
 Alfabetizado  
 Ensino Fundamental Completo  
 Ensino Médio Completo  
 Ensino Superior Completo
4. Tipo de deficiência:  
 Física  
 Auditiva  
 Visual
5. Município: \_\_\_\_\_
6. Você viaja frequentemente nas embarcações para chegar à Belém?
7. Qual tipo de embarcação você mais utiliza? Ex.: navio, lancha, balsa, etc.
8. Na maioria das vezes, qual o motivo que faz você viajar para a capital do estado?  
Ex.: consultas médicas, passear, visitar parentes ou amigos, etc.
9. Ao viajar, a “rampa” de acesso à embarcação era acessível, ou seja, qualquer pessoa conseguiria entrar e sair sem dificuldades?
10. Nas áreas de circulação de pessoas (ex.: corredores), qualquer pessoa poderia andar sem dificuldade?
11. Os sanitários da embarcação eram de fácil acesso e qualquer pessoa conseguiria usá-los sem dificuldade?
  - Para indivíduos que utilizam navios e necessitam passar a noite em viagem
12. Você já teve que viajar de camarote?
13. Caso sim, o camarote da embarcação era de fácil acesso e qualquer pessoa poderia usá-lo?
  - Para indivíduos que utilizam embarcações com assento
14. Nas embarcações, os assentos podem ser utilizados por qualquer pessoa sem dificuldade?

## Apêndice B. Checklist – acessibilidade nas embarcações da Ilha de Marajó.

Data:

Município:

Tipo de embarcação

( ) Navio ( ) Lancha ( ) Balsa ( ) Catamará

Nome da embarcação:

ACESSO AO CONVÉS DA EMBARCAÇÃO		SIM	NÃO	N/A*
1	A embarcação possui dispositivo de acesso?			
2	O dispositivo de acesso possui balaústre e proteção, como grades ou cercas de apoio?			
3	A largura desse dispositivo é de no mínimo 1 m?			
4	O piso desse dispositivo de acesso é regular?			
5	O piso desse dispositivo é antiderrapante?			
6	Há acesso ao convés de passageiros destinado a pessoas com deficiência?			
7	O acesso ao convés possui largura mínima de 1 m?			
8	Há degraus no acesso ao convés?			
9	Entre o local de acesso e o convés de passageiros há espaço de no mínimo 1,50 x 1,20 m?			

\*N/A = não avaliado.

ÁREAS DE CIRCULAÇÃO		SIM	EM PARTE	NÃO
1	A largura das áreas destinadas à circulação de passageiros é entre 1,20 e 1,80 m?			
2	Na área de circulação, é necessário transpor algum tipo de obstáculo?			
3	Caso seja necessário transpor algum objeto, a largura entre eles é de no mínimo 0,90 m?			

SANITÁRIOS		SIM	NÃO	N/A*
1	Há sinalização de sanitário acessível? A largura da porta é de no mínimo 0,90 m?			
2	Há sanitários acessíveis isolados?			
3	Há dispositivo de sinalização de emergência?			
4	Há barras de apoio no sanitário?			
5	O piso possui superfície regular, firme, estável e antiderrapante?			
6	O espaço entre o vaso sanitário e a parede/porta é de no mínimo 1,20 m?			
7	Há barras de apoio atrás e na lateral do vaso sanitário?			
8	O comprimento das barras é de no mínimo 0,80 m?			
9	A altura das barras a partir do piso é de no mínimo 0,75 m?			
10	A altura dos vasos sanitários é entre 0,43 e 0,45 m?			
11	A altura do acionamento da descarga é de 1 m?			
12	A altura dos lavatórios é entre 0,78 e 0,80 m a partir do piso?			
13	As torneiras do lavatório são acionadas por alavanca, sensor eletrônico ou algum dispositivo equivalente?			
14	Há barras de apoio junto ao lavatório?			
15	A altura dessas barras de apoio é a mesma do lavatório?			

\*N/A = não avaliado.

Embarcações que possuem viagem de longa duração (com pernoite a bordo).

	<b>CAMAROTE</b>	<b>SIM</b>	<b>NÃO</b>	<b>N/A*</b>
<b>1</b>	Há camarote acessível na embarcação?			
<b>2</b>	O camarote disponibilizado à pessoa com deficiência fica localizado no convés principal da embarcação?			
<b>3</b>	Caso o camarote disponibilizado para a pessoa com deficiência seja em um convés superior, o acesso é por meio de plataforma de elevação vertical?			
<b>4</b>	Há algum desnível/degraus entre a área de circulação do convés para dentro do camarote?			
<b>5</b>	A área de circulação dentro do camarote possui no mínimo 0,90 m e no máximo de 1,80 m?			
<b>6</b>	A altura da cama é de aproximadamente 0,50 m?			
<b>7</b>	Há barras de apoio?			
<b>8</b>	A altura da maçaneta da porta é de no mínimo 0,80 m e no máximo 1 m?			
<b>9</b>	A altura dos interruptores é de no mínimo 0,60 m e no máximo 1 m?			
<b>10</b>	A altura das tomadas é de no mínimo 0,40 m e no máximo 1 m?			

\*N/A = não avaliado.

Das embarcações de viagem de curta duração e que utilizam assentos

	<b>CONVÉS DE PASSAGEIROS</b>	<b>SIM</b>	<b>NÃO</b>	<b>N/A*</b>
<b>1</b>	Há no mínimo duas áreas reservadas e identificadas para passageiros com cadeira de rodas?			
<b>2</b>	Caso haja essas áreas reservadas, a sua medida é de 0,80 x 1,20 m?			
<b>3</b>	Há no mínimo quatro assentos preferenciais na embarcação?			
<b>4</b>	Os assentos preferenciais possuem apoios de braços retráteis?			

\*N/A = não avaliado.