



GT – 14: MOBILIDADE, MIGRAÇÃO E ESPAÇO URBANO.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE:

A Dimensão da

Neurodiversidade nas Condições de Deslocamento na

Zona Leste de São Paulo

Nascimento, Bruno
FATEC Tatuapé, discente do curso superior de Tecnologia em Transporte Terrestre
bruno.nascimento43@fatec.gov.sp.br

Ulian, Flávia
FATEC Tatuapé, discente do curso superior de Tecnologia em Transporte Terrestre
flavia.ulian@fatec.sp.gov.br

RESUMO: Os deslocamentos são cruciais para a acessibilidade e desenvolvimento humano. Este estudo investiga a acessibilidade na Zona Leste de São Paulo para indivíduos neuroatípicos (D.I., TDAH, TEA), fundamentando-se na importância da mobilidade urbana para direitos humanos como saúde e educação, e igualdade social. Por meio de questionários e entrevistas com familiares e profissionais, o estudo revela as dificuldades enfrentadas por esse grupo na locomoção urbana, contribuindo para o debate sobre neurodiversidade e acessibilidade. Além disso, analisa a adequação do transporte público e serviços para atender às necessidades da população neurodivergente, oferecendo percepções sobre a estrutura urbana e qualidade de vida.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Neurodiversidade, Acessibilidade.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana define – se, como a complexa teia de condições que engloba os deslocamentos de indivíduos e mercadorias no ambiente citadino (BRASIL, 2012). Nessa ótica, compreendemos que seus aspectos reverberam de forma direta no cotidiano da população, pois

viabilizam o acesso a uma plêiade de atividades fundamentais para a vida urbana, como educação, lazer, saúde, trabalho e cultura. Essa intrincada teia de interações se materializa por meio de variados equipamentos e espaços urbanos que possibilitam tais conexões. Ademais, é saliente destacar que a mobilidade possui um papel fulcral na promoção da equidade, garantindo que os cidadãos tenham acesso aos direitos primordiais à condição humana. Por conseguinte, investigar minuciosamente as condições de mobilidade com enfoque na população neuroatípica, abrangendo indivíduos com Deficiência Intelectual (D.I.), Transtorno do Déficit de Atenção com Hiperatividade (TDAH) e Transtorno do Espectro Autista (TEA) e como essas condições influenciam o acesso aos direitos imprescindíveis à plena cidadania e a uma melhor qualidade de vida é de suma relevância. Para tanto, a compreensão holística do território em seus aspectos físicos e socioculturais se mostra preponderante, a fim de identificar de que maneira essa parcela da sociedade participa ativamente no tecido social, pautado pelo direito inalienável de que a pessoa com deficiência seja afetada de forma positiva pela mobilidade urbana.

Nesta pesquisa, foi analisada a acessibilidade das atividades essenciais para pessoas neurodivergentes, abrangendo áreas como estudo, lazer, trabalho e saúde, com o intuito de compreender os níveis de inclusão e exclusão desses grupos. O foco central foi identificar as principais barreiras que limitam o acesso pleno e digno desses indivíduos a essas atividades fundamentais. Assim, o estudo visou aprofundar a compreensão sobre os desafios enfrentados por pessoas neurodivergentes e destacar a importância de políticas e práticas inclusivas que promovam sua participação igualitária na sociedade.

2. METODOLOGIA

Nesta pesquisa, utilizamos o método etnográfico, uma abordagem antropológica que estuda a diversidade cultural e as diferentes formas de ser, pensar e agir nas sociedades humanas (PEREIRA, SANTOS, 2015). Adotamos quatro princípios referenciais: o encontro inicial para observar as pessoas em suas atividades diárias, o holismo para compreender os comportamentos em seus contextos específicos, a descrição em vez de prescrição para evitar juízos normativos e o ponto de vista dos participantes para descrever os comportamentos de forma relevante para eles mesmos (PEREIRA, SANTOS, 2015). A pesquisa envolveu um grupo de 11 participantes, visando imergir em seu contexto social e cultural para compreender suas perspectivas e

interações em relação à acessibilidade nas atividades diárias. Foram conduzidas entrevistas com profissionais especializados, ativistas e gestores públicos, visando aprofundar a compreensão da complexidade cotidiana enfrentada por esse grupo. Contudo, é importante ressaltar que alguns princípios etnográficos não foram integralmente abordados, sugerindo a necessidade de investigações futuras para uma análise mais abrangente e aprofundada do tema em questão.

Na fase inicial, foi conduzida uma entrevista com Camille Oliveira, profissional especializada em crianças neuroatípicas, possuidora de formação em psicologia com especialização em psicopedagogia. Oliveira ressaltou a sensibilidade dos neurodivergentes em relação ao transporte, abordando desafios perceptíveis e imperceptíveis que podem resultar em conflitos e falta de compreensão por parte dos usuários e profissionais. Ela destacou as longas distâncias percorridas pelas famílias até as clínicas, juntamente com as queixas relacionadas ao custo financeiro e às dificuldades de locomoção, impactando a consistência do tratamento. A falta de frequência compromete a construção de vínculos terapêuticos e pode superestimular o paciente durante os deslocamentos, desmotivando-o. Além disso, Oliveira ressaltou as dificuldades enfrentadas pelos acompanhantes, que demandam um investimento considerável em termos de tempo e disposição.

Em 19 de abril de 2022, os pesquisadores acompanharam uma manifestação liderada por ativistas em favor da mobilidade das pessoas neurodivergentes. Organizada pela sociedade civil, especialmente por mães de crianças com espectro autista e ativistas dos direitos da pessoa com deficiência, a manifestação visava protestar contra a redução do atendimento do serviço especializado "Atende" para pessoas com deficiência. Convocada pelas redes sociais, a manifestação contou com mais de 20 mil assinaturas em uma petição online em apoio à causa. As principais reivindicações incluíam a ampliação do serviço, o fim das reduções, a capacitação dos operadores, a redução da fila de espera e uma gestão mais flexível dos horários. O evento teve início em frente ao prédio da SPTrans e seguiu até a prefeitura municipal, passando pela Rua Boa Vista, onde as mães e ativistas compartilharam relatos das dificuldades enfrentadas pelas famílias. Embora a presença de parlamentares e assessorias tenha demonstrado a sensibilização dos agentes do poder público em relação à causa, a ausência de secretários ou representantes municipais foi notada. No entanto, os relatos e atividades compartilhados

durante o ato foram considerados cruciais para uma compreensão mais profunda das questões envolvidas. A mobilização da sociedade civil e as reivindicações destacaram a importância de políticas mais inclusivas e acessíveis para atender às necessidades da comunidade neurodiversa. A experiência da visita de campo enriqueceu significativamente o estudo, fornecendo perspectivas e vivências essenciais para entender os desafios enfrentados por esse grupo e suas famílias.

A entrevista posterior com Renata Belluzo Borba, Coordenadora de Políticas e Projetos de Inclusão na Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência de São Paulo (SMPED), proporcionou percepções significativas sobre as iniciativas e desafios da secretaria na inclusão da pessoa neurodiversa. Borba esclareceu a ausência de programas de colaboração direta com empresas de transporte, atualmente sob a responsabilidade da SPTrans e da Secretaria de Trânsito e Mobilidade. Ela destacou a atuação da secretaria em ações como o Maio Amarelo e programas de educação contínua em parceria com CET e Detran para promover a inclusão no transporte. Sobre a questão do serviço “Atende”, que oferece transporte "porta a porta" para pessoas com mobilidade reduzida, Borba reconheceu as limitações do programa para atender pessoas neuroatípicas e a necessidade de adaptações para melhor atender à pessoa neurodivergente. Enfatizou a importância da expansão e adequação do programa para este fim, uma vez que foi criado inicialmente exclusivamente para pessoas com deficiência física e posteriormente ampliado para alguns casos.

Neste estudo, foram investigadas três tipologias específicas: o transtorno de déficit de atenção com hiperatividade (TDAH), o espectro autista (TEA) e a deficiência intelectual (DI). A seleção dessas tipologias teve como objetivo direcionar a pesquisa para um conjunto neurodivergente que requer assistência durante seus deslocamentos para atividades. O estudo limita-se ao vetor leste do município de São Paulo, englobando as zonas regionais Leste 1, Leste 2 e parte da subdivisão sudeste, visando analisar suas características urbanas e infraestrutura de transporte em massa. A escolha da Zona Leste como área de estudo se justifica pela sua marcante disparidade socioeconômica, fornecendo percepções sobre deslocamentos em meio a variáveis como economia, estratificação social e condições físicas e cognitivas. A Fatec

Tatuapé, instituição dos pesquisadores, está localizada nessa região, assim como as residências dos participantes do estudo.

3. MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE NEURODIVERSA

A Mobilidade Urbana, definida como as condições que se realizam os deslocamentos dentro do contexto urbano, constitui-se em um campo abrangente de estudo e intervenção, referente às políticas urbanas direcionadas à integração dos variados modos de transporte e à otimização da acessibilidade tanto para indivíduos quanto para o transporte de mercadorias nas áreas urbanas (BRASIL, 2012). Transcendendo a técnica, os sistemas de transporte refletem uma interação complexa de diferentes formas de deslocamento na cidade. Isso demanda infraestruturas sensíveis às diversas necessidades e pode influenciar as desigualdades sociais e espaciais (MEDEIROS, MAGALHAES, MENEZES, 2023). Essas políticas estabelecem os padrões de acessibilidade urbana em diferentes locais da cidade, ou seja, a medida em que um indivíduo consegue facilmente alcançar oportunidades de emprego, serviços de saúde, educação, atividades culturais, lazer etc. A acessibilidade pode ser definida então pelo resultado da conectividade e da performance dos sistemas de transporte, combinado com a organização espacial das cidades, influencia diretamente a distribuição da população, das atividades econômicas e dos serviços públicos em seus territórios (PEREIRA, 2023, p.16).

A acessibilidade urbana na mobilidade desempenha um papel crucial no planejamento territorial de transportes, visando viabilizar o deslocamento seguro e eficiente de todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, sensoriais, cognitivas ou financeiras. Esse conceito vincula investimentos e políticas relacionadas ao transporte e ao espaço urbano com questões de exclusão social e qualidade de vida, destacando a importância da equidade nas políticas públicas (PEREIRA, 2023). Essa questão busca assegurar a equidade de acesso a ambientes, serviços e tecnologias, abrangendo elementos físicos das infraestruturas urbanas e comunicação. Isso inclui disponibilizar equipamentos adequados ao desenho universal e treinamento para profissionais, além de considerar o tempo de deslocamento do usuário (SANTOS, 2005).

Os estudos sobre acessibilidade abordam várias perspectivas, com o objetivo comum de medir as facilidades ou dificuldades de acesso em diversos contextos (CARDOSO, 2006). Neste estudo, buscamos integrar a cognição ambiental e a neurociência para discutir a acessibilidade na perspectiva da neurodiversidade.

Este estudo aborda três tipologias específicas - Transtorno do Déficit de Atenção (TDAH), um distúrbio neurobiológico de origem genética, manifesta-se na infância e persiste ao longo da vida. Caracterizado por sinais como impulsividade, inquietação, desatenção e dificuldade de organização, a pessoa com TDAH necessita de suporte profissional para adaptar sua rotina (ARTMED, 2014). O Transtorno do Espectro Autista (TEA), ligado ao neurodesenvolvimento, revela-se por meio de padrões repetitivos de comportamento, prejudicando a comunicação e interação sociais. Os sintomas podem incluir desafios na interação social, comunicação limitada, comportamentos repetitivos e interesses específicos, variando em cada indivíduo (HADDAD, 2020). Já a Deficiência Intelectual (DI), uma das formas de deficiência, é marcada por um nível de cognição abaixo do esperado para a idade, além de dificuldades no inter-relacionamento e aprendizagem. Indivíduos com DI também podem enfrentar crises epiléticas e outras condições associadas a síndromes genéticas (HADDAD, 2020).

3.1. Neurodiversidade e Cognição Ambiental

O termo "neurodiversidade", cunhado em 1999 pela socióloga australiana Judy Singer, portadora da síndrome de Asperger, destaca a "conexão neurológica" atípica ou neurodivergente, desafiando sua classificação como uma doença a ser tratada ou curada. Em vez disso, é reconhecida como uma forma de diversidade humana que merece respeito, comparável a outras diversidades raciais e sexuais. Os indivíduos que se identificam como "neurodiversos" afirmam sua diferença neurológica ou atípica. Para esses indivíduos, a neurodivergência constitui uma inerente parte de sua identidade e não deve ser alvo de patologização. A emergência do movimento de neurodiversidade foi possibilitada por diversos fenômenos, incluindo a influência do feminismo, a qual encorajou mães a questionarem o preponderante paradigma psicanalítico que as culpava pela condição autista de seus filhos. Ademais, o advento da Internet viabilizou a formação de grupos de apoio aos pacientes, formação de coletivos (como o entrevistado nesta pesquisa) ao passo que minou a autoridade

médica, propiciando a franca disseminação de informações. Outrossim, o crescimento de movimentos políticos de pessoas com deficiência, notadamente os de autodefesa e autorrepresentação em espaços políticos, estimulou a autorrepresentação da identidade neurodiversa (ORTEGA, 2015).

A percepção urbana não se restringe apenas ao âmbito individual, mas também inclui a interação de grupos, comunidades e sociedades com o ambiente urbano. Essa interação coletiva pode influenciar comportamentos, tais como os padrões de deslocamento, a utilização dos espaços públicos e o desenvolvimento de identidade e senso de pertencimento. A compreensão da cognição urbana é de extrema importância para o planejamento urbano e territorial de transportes, pois a organização do meio ambiente, com base nesses pressupostos, atua como referência para os indivíduos, auxiliando na organização de suas atividades cotidianas e, em última instância, evidencia a relevância desse ambiente para a manutenção da segurança emocional dos habitantes da cidade, revelando a compreensão do ambiente como uma extensão de si mesmos (LYNCH, 1997). Ao considerar as características cognitivas das pessoas, é possível promover ambientes urbanos mais acessíveis, intuitivos e que proporcionem uma melhor qualidade de vida e deslocamento, bem como maior autonomia para a população neurodivergente (OLEKSZECHEN; MASSOLA; KUHNEN, 2019).

4. A DIMENSÃO DA NEURODIVERSIDADE NA ACESSIBILIDADE NA ZONA LESTE DE SÃO PAULO

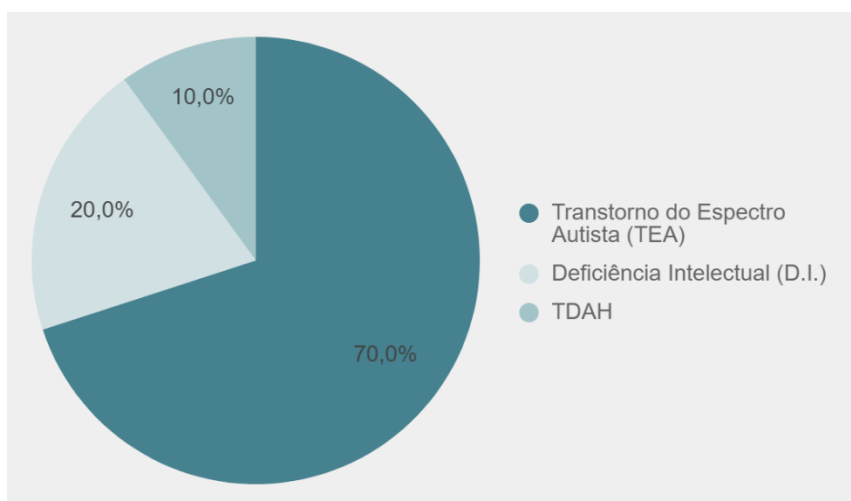
São Paulo, uma das cidades mais densamente povoadas da América do Sul, abriga uma população significativa de 12.396.372 habitantes em uma vasta extensão territorial de 1.521,20 km² (IBGE, 2021), destacando-se como um centro econômico-financeiro na América Latina. A prefeitura municipal delimita dez zonas geográficas como marcos referenciais para localização espacial, estabelecidas mediante uma divisão radial do município a partir da área central da cidade, além de empregar uma divisão administrativa com 32 prefeituras regionais (SÃO PAULO, 2022).

alcançar tal propósito, realizou-se uma entrevista com profissional da área para as primeiras percepções e fortalecimento das questões. Na sequência foram selecionados dois locais para visita de campo: o Instituto “Kodomo No Somo”, uma Organização Não Governamental (ONG) dedicada à assistência e desenvolvimento de pessoas com deficiência intelectual, localizado no distrito de Itaquera; e um evento recreativo de final de ano promovido pela Associação Azuis da Leste, um coletivo de mães de crianças neuro atípicas que realizam atividades recreativas e oferece apoio e interação às famílias.

As visitas às instituições proporcionaram uma visão detalhada das necessidades e dos desafios enfrentados pelas populações atendidas, fornecendo as ideias que resultaram em um questionário de entrevista. No evento recreativo tivemos a oportunidade de estabelecer contato com as famílias que posteriormente concordaram em participar das entrevistas para o estudo. As entrevistas telefônicas subsequentes e aplicação do questionário permitiram uma análise mais aprofundada das experiências e desafios enfrentados pelas famílias, contribuindo para uma compreensão mais ampla da neuro diversidade e das condições de deslocamento enfrentadas por essas comunidades nos espaços compartilhados.

Analizando o perfil das famílias entrevistadas, todas são residentes da região denominada Leste 2, estabelecida pela Prefeitura de São Paulo, abrangendo distritos como: Itaquera, Arthur Alvim, Cidade Tiradentes e Guaianazes.

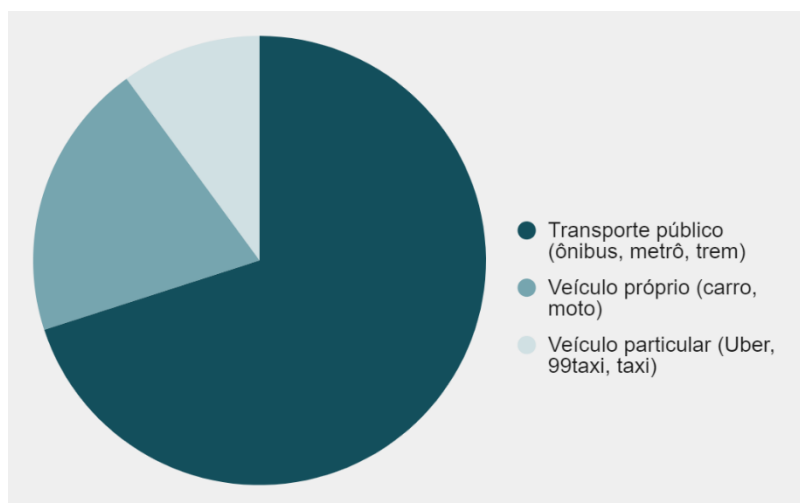
Figura 2: Distribuição das condições neuro atípicas nas famílias entrevistadas.



Elaboração: Autores, 2023.

No que diz respeito às suas condições neurológicas, os indivíduos apresentam a seguinte distribuição: 70% apresentam Transtorno do Espectro Autista, 10% Transtorno do Déficit de Atenção com Hiperatividade (TDAH) e 20% com Deficiência Intelectual (D.I.).

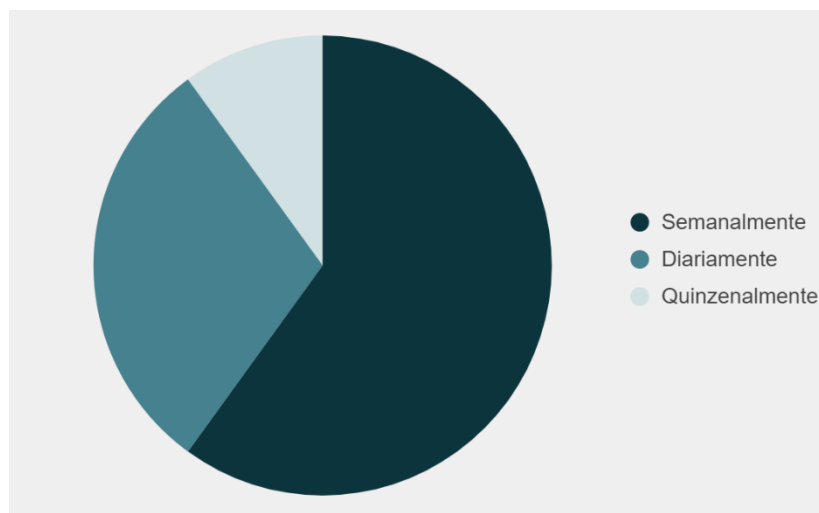
Figura 3: Uso dos modais de transporte pelas famílias.



Elaboração: Autores, 2023.

Quanto aos meios de transporte utilizados, 70% afirmam utilizar o transporte público, 20% possuem veículo próprio e 10% optam por serviços de transporte particular (como táxi, Uber, 99, entre outros). Ao serem questionadas pelo principal motivo da escolha do modal apresentado, se baseiam, principalmente, na distância percorrida, economia de tempo e qualidade do deslocamento para o usuário neurodiverso.

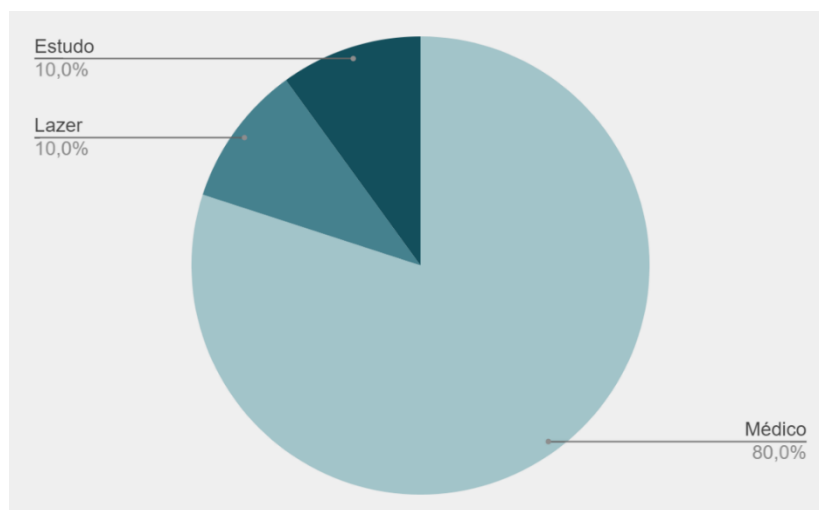
Figura 4: Frequência de viagens realizados pelas famílias com o acompanhante neuro atípico.



Elaboração: Autores, 2023.

A maioria das famílias fazem uso dos modais com frequência considerável, sendo que 30% fazem uso diário e 60% semanalmente.

Figura 5: Motivação das viagens.

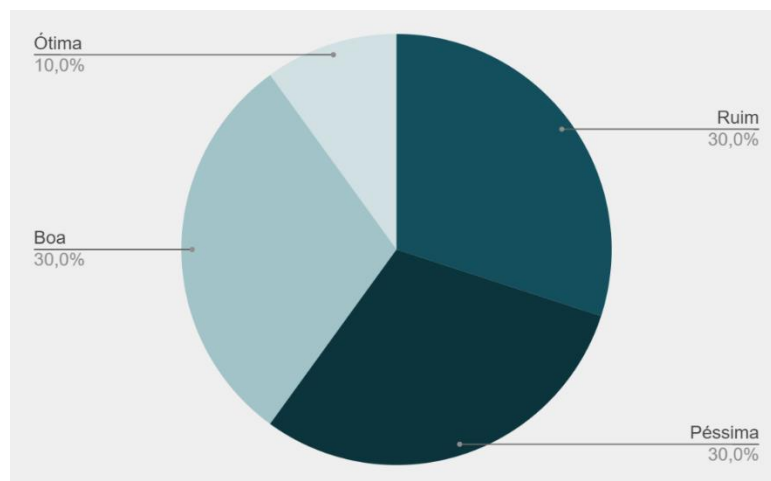


Elaboração: Autores, 2023.

Em geral, o motivo principal dessas viagens está relacionado a questões de tratamento de saúde e acompanhamento médico, seguido por educação e lazer. De acordo com os relatos das

famílias, essa situação gera a necessidade de deslocamento para áreas mais centrais da cidade, onde se concentram os equipamentos mais capacitados para realizar tratamentos específicos.

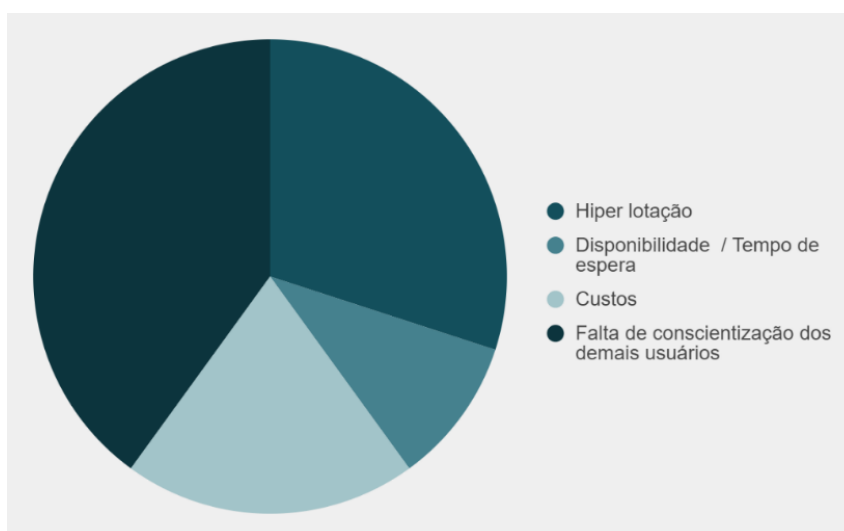
Figura 6: Avaliação do transporte público pelas famílias.



Elaboração: Autores,2023.

Ao avaliar a qualidade do transporte público sob a perspectiva da pessoa neurodivergente, 60% dos responsáveis o classificaram como ruim ou péssimo, enquanto os outros 40% consideraram-no bom ou ótimo.

Figura 7: Principais problemas no transporte público.



Elaboração: Autores,2023.

A disponibilidade, os custos envolvidos e a falta de conscientização por parte dos demais usuários foram os principais problemas apontados no que tange ao deslocamento via transporte público. No âmbito da abordagem acerca da conscientização dos demais passageiros, os acompanhantes relatam a frequente ocorrência de episódios em que o respeito e a compreensão das peculiaridades neurodivergentes são desconsiderados. Situações como questionamentos sobre o uso de assentos reservados ou a recusa em ceder lugar a indivíduos neuroatípicos, além de suposições de que momentos de desconforto e crises se configuram como exhibições de mau comportamento, mesmo quando portadores do cordão especial de identificação (como no caso de pessoas com espectro autista), são comuns. Familiares desses indivíduos relatam que se veem constantemente obrigados a justificar o uso do assento, explicar as crises dos pacientes ou até mesmo enfrentar conflitos com outros usuários que não compreendem a necessidade do neurodivergente. A falta de informação e conscientização também é observada em alguns profissionais do transporte público, os quais não oferecem o devido auxílio às famílias durante esses momentos delicados. Parte das famílias alega ter optado por abster-se do uso do transporte público como estratégia para evitar esses ônus emocionais e sociais.

Questões como superlotação e ausência de profissionais treinados no transporte público para auxiliar os acompanhantes foram indicadas como os principais fatores que levam à não utilização do transporte público ou a diminuição do seu uso. Quando questionados sobre possíveis caminhos para melhoria da experiência nos transportes públicos, foram sugeridas ações como: o treinamento de profissionais, a conscientização da população e investimentos na redução do tempo de deslocamento e hiper lotação.

5. CONCLUSÕES

Através desta pesquisa, foi possível obter uma compreensão mais aprofundada das principais barreiras enfrentadas por um núcleo de famílias residentes na região leste da cidade de São Paulo. Além disso, foi possível compreender o modal de deslocamento predominante e a principal motivação subjacente à escolha desse meio de transporte. Nesse contexto, foi possível reconhecer de que forma ocorre a acessibilidade às atividades fundamentais pelo grupo estudado. Os problemas mais significativos associados aos deslocamentos das famílias que acompanham pessoas neuro diversas incluem a falta de integração entre diferentes modais de transporte e a falta de conscientização por parte dos demais passageiros. Ademais, a superlotação emergiu como um desafio preponderante que influencia negativamente a utilização do transporte público. É válido ressaltar que a grande maioria das viagens realizadas possui um propósito utilitário, com enfoque principalmente em tratamentos médicos ou

atividades acadêmicas, o que reflete uma baixa motivação para o uso do transporte público em momentos de lazer e cultural. Dessa maneira, verifica-se que o deslocamento destas famílias atualmente ocorre de maneira compulsória, motivado por razões de necessidade básica. Há, entretanto, uma reduzida disposição para deslocamentos voltados a atividades recreativas, as quais desempenham papel crucial e complementar na promoção da saúde integral do indivíduo. Ademais, a investigação não evidenciou um significativo acesso ao mercado de trabalho por parte dos indivíduos neuro diversos, em grande parte devido ao fato de estarem em fase de desenvolvimento e ainda necessitarem de um nível substancial de suporte. Atualmente, o sistema de transporte em geral não se revela atrativo o suficiente para estimular visitas a instituições culturais, centros recreativos, parques, entre outros. Alguns dos entrevistados relataram que, nas raras ocasiões em que realizam esse tipo de deslocamento, optam pelo transporte individual, seja veículo próprio ou serviços de aplicativos, em virtude da maior praticidade de percurso, menor tempo de espera e maior conforto para indivíduos neurodivergentes. Embora não tenhamos aprofundado nesta investigação, o custo envolvido surge como um elemento quando questionados sobre os principais problemas no transporte, o que pode, por sua vez, impactar na limitação das viagens de lazer. Além disso, observou-se que a maioria das famílias faz uso frequente dos meios de transporte, seja diariamente ou semanalmente, e relata uma qualidade insatisfatória com o transporte público. A maioria opta pelo transporte público por motivos de ordem financeira (conforme figura 3), no entanto, relata uma série de inconvenientes associados à falta de conscientização por parte dos demais usuários do sistema, bem como às questões inerentes ao próprio transporte público, tais como superlotação, atrasos e ausência de integração entre modais.

Ao examinar o eixo leste do município, notamos que os equipamentos de saúde especializados, essenciais para esse grupo, estão concentrados próximos aos sistemas de metrô e trem, deixando desassistidos os distritos da extremidade leste, onde essas famílias participantes residem. Além disso, falta transporte ampliação do transporte de massas na referida região mais periférica, com ausência de corredores exclusivos de ônibus e linhas de metroferroviárias. Embora os recursos educacionais sejam mais equitativamente distribuídos, não há centro de capacitação profissional especializado para indivíduos neurodiversos na zona leste. Embora não tenhamos analisado outras áreas da cidade, é importante destacar a disparidade de investimento público,

refletida na qualidade de vida desigual em comparação com o eixo sudoeste. Por exemplo, o Mapa da Desigualdade de 2019 da Rede Nossa São Paulo revela uma expectativa de vida de 80 anos em Moema, contrastando com 57,3 anos em Cidade Tiradentes, onde a maioria dos entrevistados reside (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2019).

A distribuição geográfica dos serviços essenciais revela-se como um elemento fundamental na dinâmica de mobilidade dessas famílias, delineando as condições de deslocamento analisadas nesta pesquisa. Ao compararmos os eixos de transporte em massa com os locais de acesso aos serviços, obtivemos entendimentos valiosos sobre suas características e limitações. Destaca-se, ainda, o caráter essencial e restrito dessas viagens, evidenciando que a maioria das famílias se desloca exclusivamente para atividades indispensáveis e não alcançando uma mobilidade plena.

6. REFERÊNCIAS

ARTMED. **Manual diagnóstico e estatístico de transtornos mentais: DSM-5**. 5. ed. Porto Alegre: 2014. Disponível em: <http://www.institutopebioetica.com.br/documentos/manual-diagnostico-e-estatistico-de-transtornos-mentais-dsm-5.pdf>. Acesso em: 17-10-2022.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. Acessibilidade – alguns conceitos e indicadores. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. Ano 29, 2006.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca, MAGALHÃES, Ana, & MENEZES, Paula. (2023). Mobilidades e infraestruturas: algumas possibilidades interpretativas. **Revista Brasileira De Sociologia - RBS**, 11(28), 5–23. <https://doi.org/10.20336/rbs.976>.

HADDAD, Michel. **Tod Autismo e TDAH: 5 formas de reconhecer os transtornos**. Disponível em: <https://superafarma.com.br/tod-autismo-e-tdah-5-formas-de-reconhecer-os-transtornos/>. 2020. Acesso em: 22 de Outubro de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao.html>. Acesso em: 01 Jun. 2023.

LYNCH, K. (1997). **A imagem da cidade** (3a ed.). São Paulo, SP: Martins Fontes.

Organização das Nações Unidas (ONU). (2016). **Relatório de Desenvolvimento Humano 2016: A Próxima Fronteira: Desenvolvimento Humano e o Antropoceno**. Nova York:

Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Disponível em: <https://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2020.pdf>. Acesso em: 07 março 2023.

OLEKSZECHEN, Nikolas. MASSOLA, Gustavo. KUHNEN, Ariane. **Mobilidade urbana e cognição ambiental de ciclistas**. Scielo. 2019. DOI Disponível em: <https://doi.org/10.4025/psicoestud.v24i0.40502>. Acesso em: Maio de 2023.

ORTEGA, Francisco. **O sujeito cerebral e o movimento da neurodiversidade**. Scielo. Ano 2015. <https://doi.org/10.1590/S0104-93132008000200008>. Acesso em: Maio de 2023.

PEREIRA, Gardênia. SANTOS, Patrícia. **Antropologia e método etnográfico: uma contribuição para a compreensão das culturas**. 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/tematica/article/view/26258>. Acesso em: Abril de 2023.

PEREIRA, R. H. M., & HERSZENHUT, D. (2023). **Introdução à acessibilidade urbana: Um guia prático em R** (1st ed.). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Brasília. ISBN: 978-65-5635-054-7. DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/9786556350547>. https://ipeagit.github.io/intro_access_book/pt/

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Mapa da Desigualdade 2019**. São Paulo: Rede Nossa São Paulo, 2019.

SANTOS, Benjamim Jorge Rodrigues do. **A qualidade no serviço de transporte público urbano**. Disponível em: http://www.ucg.br/nupenge/pdf/Benjamim_Jorge_R.pdf. 2005.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de São Paulo. **Divisão territorial e administrativa da cidade de São Paulo**. São Paulo Fandom, São Paulo, agosto de 2022. Disponível em: https://saopaulo.fandom.com/pt-br/wiki/Divis%C3%A3o_territorial_e_administrativa_da_cidade_de_S%C3%A3o_Paulo. Acesso em: 08 de abril de 2023.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 2011.

