

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO

MARINA MONTEIRO DA SILVA

**Influência das restrições de viagem das pessoas com deficiência física na intenção
de viajar**

São Paulo

2021

MARINA MONTEIRO DA SILVA

Influência das restrições de viagem das pessoas com deficiência física na intenção de viajar

Versão Corrigida

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestra em Ciências pelo Programa de Pós-graduação em Turismo.

Área de Concentração:
Desenvolvimento do Turismo

Orientador: Prof. Dr. Glauber Eduardo de Oliveira Santos

São Paulo

2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

(Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca)

CRB 8 - 4936

Silva, Marina Monteiro da
Influência das restrições de viagem das pessoas com deficiência física
na intenção de viajar / Marina Monteiro da Silva ; orientador, Glauber
Eduardo de Oliveira Santos. – 2021.
66 f : il.

Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-
Graduação em Turismo, Escola de Artes, Ciências e Humanidades,
Universidade de São Paulo, São Paulo.
Versão corrigida

1. Turismo. 2. Pessoas com deficiência física. 3. Acessibilidade
ao meio físico. 4. Viagens. 5. Intenção. I. Santos, Glauber Eduardo
de Oliveira, orient. II. Título.

CDD 22.ed. – .910

Nome: SILVA, MARINA MONTEIRO DA

Título: Influência das restrições de viagem das pessoas com deficiência física na intenção de viajar

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências do Programa de Pós-Graduação em Turismo.

Área de Concentração:

Desenvolvimento do Turismo

Aprovado em: 01 / 06 / 2021

Banca Examinadora

Prof. Dra. Donária Coelho Duarte Instituição: Universidade de Brasília - UnB

Prof. Dr. Sandro Alves de Medeiros Instituição: Universidade Federal de Alagoas - UFAL

Prof. Dra. Verônica Feder Mayer Instituição: Universidade Federal Fluminense - UFF

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, ao meu orientador Prof. Glauber Eduardo de Oliveira Santos, que sempre acreditou, me guiou, foi paciente e teve empatia nos momentos difíceis pelos quais passamos.

Agradeço à Profa. Verônica Feder Mayer e ao Prof. Thiago Allis por todas as considerações e ensinamentos durante o período de qualificação. E também aos membros da banca final Profa. Donária Coelho Duarte e Prof. Sandro Alves de Medeiros pelas valiosas considerações.

Agradeço aos professores do PPGTUR-EACH/USP, em especial, aqueles de quem tive a oportunidade de cursar alguma disciplina, Prof. Alexandre Panosso Netto, Profa. Débora Cordeiro Braga, Prof. Ricardo Ricci Uvinha, Prof. Edegar Luís Tomazzoni, Prof. Luiz Gonzaga Godoi Trigo, Prof. George Bedinelli Rossi, Prof. Reinaldo Tadeu Boscolo Pacheco e Prof. Marcelo Vilela de Almeida. Obrigada por todos os ensinamentos e acolhimento.

Agradeço a meus colegas de Mestrado e Doutorado PPGTUR e especial a Denise dos Santos Rodrigues, Bel Santos Mayer, Gabriela Camargo, Mariana Tomazin e Rômulo Duarte. Vocês são especiais e fizeram esta jornada muito mais leve.

Agradeço especialmente ao meu amigo Vinícius Rocha Bíscaro, por todas as conversas, artigos e ensinamentos muito ricos.

Sempre e sempre quero agradecer a meus pais: Alvimar e Isilda. São meu porto seguro e meus maiores incentivadores. Sempre acreditaram no valor da educação. Obrigada por todo amor e todo cuidado. Amo vocês.

A minha irmã e comadre, Carolina, brilhante, e que sempre me apoia, me ajuda e me escuta. Obrigada gatinha.

Ao meu amado marido, Anderson, que trilhou essa história comigo de mãos dadas, me apoiando, dando carinho e estudando junto.

Aos meus amigos que me animam: Natália, Bruna, Marcela, Paulo e Tamires.

Aos colegas do IFSP que me apoiaram neste momento de qualificação profissional.

E dedico este trabalho à minha pequena grande Helena, que estava em meu ventre quando entrei no Programa e me acompanhou nessa jornada. Que a vida seja de muito aprendizado a você, minha filha.

“O que eu sou
Eu sou em par
Não cheguei
Não cheguei sozinho”

(Lenine e Carlos Posada)

RESUMO

SILVA, Marina Monteiro da. **Influência das restrições de viagem das pessoas com deficiência física na intenção de viajar**. 2021. 66f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021. Versão corrigida.

O turismo é uma prática social com potencial para melhorar a qualidade de vida das pessoas com deficiência física, entretanto nem sempre há acessibilidade nos destinos turísticos. Essa questão está cada vez mais em pauta nas discussões sobre a igualdade e inclusão para pessoas com deficiência, mas ainda deve ser mais bem debatida e trabalhada na área de turismo. Segundo as estatísticas mais recentes, o número de Pessoas com Deficiência (PcD) representa 6,7% da população brasileira, fazendo com que as políticas públicas se atualizassem quanto a melhorias no acesso ao transporte, ao trabalho, ao lazer, a estabelecimentos de ensino, de atendimento à saúde. Mesmo com tais melhorias, as pessoas com deficiência ainda enfrentam muitas barreiras para desfrutar uma viagem de lazer. Além da acessibilidade ambiental do destino turístico, outros aspectos podem influenciar no processo de tomada de decisão para participar de uma viagem, tais como a existência de barreiras intrínsecas e interativas. Diversos estudos na área de turismo procuraram estudar essas barreiras e soluções para vencê-las. Porém, em sua maioria, esses estudos já estão desatualizados. Referências sobre o assunto são Lee, Agarwal e Kim (2012) que, em artigo publicado na *Tourism Management*, os quais oferecem um fundamento teórico que orienta o presente trabalho. O objetivo deste é analisar quais são as expectativas de restrições de viagens para cadeirantes e como essas expectativas influenciam a intenção de viagem. Nele é utilizado um questionário *on-line* contendo perguntas fechadas para o público-alvo do estudo (grupos específicos de cadeirantes no *Facebook*). Além de se valer da pesquisa de Lee, Agarwal e Kim (2012) como referência básica, este estudo ainda incluiu mais três variáveis ao realizar comparação entre a experiência dos cadeirantes que já realizaram viagens anteriormente e os que nunca viajaram, e ainda a experiência na utilização de meios de transporte e meios de hospedagem durante a viagem. Para realizar a análise de resultados foi utilizada estatística descritiva, bem como teste de correlação e análise de variância (ANOVA).

Palavras-chave: Pessoa com Deficiência. Acessibilidade. Turismo. Expectativa de restrição.

ABSTRACT

SILVA, Marina Monteiro da. **Influence of travel constraints of people with physical disabilities on the intention to travel**. 2021. 66p. Dissertation (Master in Sciences) – School of Arts, Sciences and Humanities, University of São Paulo, 2021. Corrected version.

Tourism is a social practice with the potential to improve the quality of life of people with physical disabilities, however, there is not always accessibility in tourist destinations. This issue is increasingly on the agenda in the discussions on equality and inclusion for people with disabilities, but it should still be better debated and worked on tourism. According to the most recent statistics, the number of People with Disabilities (PwD) represents 6.7% of the Brazilian population, causing public policies to be updated regarding improvements in access to transportation, work, leisure, educational establishments, and health care. Even with such improvements, people with disabilities still face many barriers to enjoying a leisure trip. In addition to the environmental accessibility of the tourist destination, other aspects can influence the decision-making process to participate in a trip, such as the existence of intrinsic and interactive barriers. Several studies in the field of tourism sought to study these barriers and solutions to increase the frequency of tourists. However, most of them are already out of date. References on the subject are Lee, Agarwal and Kim (2012) who, in an article published in *Tourism Management*, offer a theoretical foundation that guides the present work. The objective of this study is to analyze the which are the expectations of wheelchair users regarding travel restrictions and how these restrictions influence their intention to travel. It uses an online questionnaire containing closed questions for the target audience of the study (specific groups of wheelchair users on Facebook). In addition to using the research by Lee, Agarwal and Kim (2012) as a basic reference, this study also included three more variables when comparing the experience of wheelchair users who have already traveled before and those who have never traveled, and also the experience in use of means of transport and accommodation during the trip. To perform the analysis of results, descriptive statistics were used, as well as the correlation test and analysis of variance (ANOVA).

Key-words: People with Disabilities (PwD). Aecessibility. Tourism. Expectation of constraints.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Sexo dos respondentes	32
Tabela 2 – Idade dos respondentes	32
Tabela 3 – Escolaridade dos respondentes	32
Tabela 4 – Renda familiar mensal dos respondentes	33
Tabela 5 – Idade em que a deficiência foi adquirida	33
Tabela 6 – Tipo de deficiência	34
Tabela 7 – Experiência de Viagens	36
Tabela 8 – Frequência de Viagens.....	36
Tabela 9 – Companhia de viagem - Sozinho	36
Tabela 10 – Companhia de viagem – Familiares ou amigos	37
Tabela 11 – Companhia de viagem – Grupo de cadeirantes	37
Tabela 12 – Companhia de viagem – Grupo de não cadeirantes	37
Tabela 13 – Fonte de informação	38
Tabela 14 – Intenção de viagem nos próximos 12 meses	38
Tabela 15 – Descrição dos constructos.....	39
Tabela 16 – Estatística descritiva de todas variáveis ..	41
Tabela 17 – Relação entre constructos e idade dos respondentes.....	43
Tabela 18 – Relação entre constructos e escolaridade dos participantes	44
Tabela 19 – Relação entre constructos e renda familiar mensal dos respondentes.....	45
Tabela 20 – Se já viajaram a lazer depois de se tornar cadeirante.....	46
Tabela 21 – Correlação entre constructos e aspectos dos respondentes.....	47

LISTA DE ABREVIACOES E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ADA	Lei dos Americanos com Deficiência
ANOVA	Análise de Variância
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LBI	Lei Brasileira de Inclusão
OMS	Organização Mundial da Saúde
PCD	Pessoa com Deficiência
PNE	Pessoa com Necessidades Especiais
PPD	Pessoa Portadora de Deficiência

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	11
2	REVISÃO DA LITERATURA	15
2.1	<i>Pessoas com deficiência e restrições ao turismo</i>	15
2.2	<i>Artigo base – Lee, Agarwal e Kim (2012)</i>	20
2.3	<i>Teoria do Desamparo Aprendido</i>	22
3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	28
3.1	Tipo de pesquisa e objetivo.....	28
3.2	Coleta de dados e questionário.....	29
3.3	<i>Método de análise de dados</i>	31
4	EXPECTATIVA DE RESTRIÇÕES DE VIAGEM	31
4.1	<i>Caracterização amostral</i>	31
4.2	<i>Experiência de Viagem dos respondentes</i>	35
4.3	<i>Estatística descritiva dos constructos</i>	42
4.4	<i>Relações entre constructos e característica dos indivíduos</i>	46
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47
	REFERÊNCIAS	50
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO ELABORADO NO <i>GOOGLEFORMS</i>	55

1. INTRODUÇÃO

O turismo é uma prática social com potencial para melhorar a qualidade de vida das pessoas com deficiência física, contribuindo especialmente para o desenvolvimento pessoal (YAU, MCKERCHER e PACKER, 2004), oferecendo um meio para que se tornem independentes, confiantes e capazes da realização de atividades diversas (BLICHFELDT e NICOLAISEN, 2010), promovendo oportunidades individuais para adquirir novos conhecimentos, ampliando horizontes e mantendo habilidades de relacionamento social (LEE, AGARWAL e KIM, 2012).

Segundo as estatísticas mais recentes, o número de Pessoas com Deficiência (PcD) de diversas naturezas (física, mental, intelectual ou sensorial) representa 6,7% da população total brasileira, somando 12,7 milhões de pessoas (IBGE, 2011). No mundo, as pessoas com deficiência somam mais de 1 bilhão (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2011), o que representa uma em cada sete pessoas. Considerando esses números bastante expressivos, a falta de estatísticas específicas e atualizadas sobre essa população contribui para a dificuldade em planejar e programar políticas públicas de desenvolvimento para melhorar a vida das PcD (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2011).

As discussões sobre a população PcD têm aumentado, e as políticas públicas estão cada vez mais próximas dessa comunidade e suas demandas. No Brasil, a Lei Brasileira de Inclusão ou Estatuto da Pessoa com Deficiência (nº 13.146/2015) é a legislação vigente mais atualizada e está de acordo com a Declaração dos Direitos da Pessoa com Deficiência da Organização das Nações Unidas (ONU/2008). Nesses documentos, os conceitos de acessibilidade prezam para que a sociedade, as empresas privadas e o governo de cada país cumpram seus deveres, incluindo tais minorias e tratando-as como iguais no acesso à saúde, educação, trabalho, cultura, lazer e informação. Da mesma forma em que se constata um avanço nas políticas públicas, espera-se que uma mudança na atitude social, diante das pessoas com deficiência, seja constante, haja vista tal mudança ser fator determinante para a plena participação dessa população na vida em sociedade, nos benefícios e nas restrições que ela pode trazer (LEE, AGARWAL e KIM, 2012).

O conceito de acessibilidade deve ser implantado em todos os locais, sejam eles públicos ou privados, para o bem-estar de todos (LBI, BRASIL, 2015). Essa acessibilidade deve ser estendida às atividades que fazem parte da vida em sociedade, sendo elas culturais, educacionais, turísticas. Mesmo que as políticas públicas voltadas a essa fatia da população estejam se aperfeiçoando, ainda falta a participação, o sentimento de pertencimento e a real

inclusão nos procedimentos referentes a viagens da pessoa com deficiência (SAWAIA, 2014). O sentimento de exclusão se deve, principalmente, à falta de acessibilidade em diversos locais turísticos (NASCIMENTO, 2018).

A acessibilidade às pessoas com deficiência é mencionada em estudos sobre turismo no Brasil (BENI, 1997; 2003; CASTELLI, 2006; TRIGO, 2009; COOPER et AL, 2011), em relação ao planejamento do destino dos viajantes ou de empreendimentos turísticos específicos. Esses autores se referem ao turismo acessível, sempre a partir da legislação existente, relacionando a temática com a obrigatoriedade do cumprimento de regras mais do que com a importância da inclusão desse público no turismo. Veja-se Beni (1997, p.131), quando escreve sobre planejamento e a infraestrutura turística necessária para um destino: “fiscalizar a aplicação e o cumprimento da legislação que dispõe sobre a acessibilidade para os portadores de necessidades especiais nos empreendimentos turísticos”.

Algumas Dissertações de Mestrado foram publicadas, em universidades brasileiras com contribuições voltadas especificamente para pessoas com deficiência física, como as de Bóia (2005), Goulart (2007), Mendes (2008) e Reis (2010). Há ainda uma série de publicações de autores brasileiros sobre a temática. Nelas são estudadas as características da oferta/destino, as adaptações realizadas nos empreendimentos turísticos relativas à acessibilidade ou à capacitação profissional para o atendimento desse público. Contudo, o ponto de vista do turista com deficiência é pouco considerado e retratado (NASCIMENTO, 2018). Já nos periódicos de turismo no Brasil, apenas 45 artigos abordam o turismo acessível, porém retratando apenas um tipo de deficiência em sua maioria (RODRIGUES e VALDUGA, 2021).

Já em publicações internacionais, nota-se crescente interesse em estudar a relação de pessoas com deficiência e o turismo, bem como em tratar de assuntos como a qualidade de vida desse público (PAGÁN, 2015); sua motivação de viagem (SHI, COLE e CHARLES, 2011); suas experiências no turismo (YATES, 2007; BLICHFELDT e NICOLAISEN, 2010); barreiras para realização do turismo (SMITH, 1987; CARD, COLE e HUMPHREY, 2006; ISRAELI, 2002; CRAWFORD e GODBEY, 1987); restrições ao transporte enfrentadas por pessoas com deficiência enquanto viajavam (CAVINATO e CUCKOVICH, 1992). Tais estudos indicam, desde os anos 2000, que o mercado turístico para pessoas com deficiência é promissor e deveria ser mais bem observado. Assim sendo, o interesse acadêmico se voltou também para o processo de tomada de decisões quanto a viagens (BURNETT e BAKER, 2001; ISRAELI, 2002; RAY e RYDER, 2003), experiência e satisfação ao realizá-las (DARCY, 2002; YAU et al., 2004), percepção do papel dos agentes de viagem em face desse

público (MCKERCHER, PACKER, YAU e LAM, 2003).

Há diversas dificuldades enfrentadas na hora de planejar e executar uma viagem para o turista PcD, considerando que o desejo desses viajantes sempre é o de encontrar qualidade no acesso e independência dentro das instalações. Entretanto, é comum que, mesmo com experiência em viagens, o turista PcD tenha que encarar várias dificuldades e barreiras nas atividades de lazer. Uma série de tentativas malsucedidas (nesse caso devido às deficiências) pode alterar a expectativa desse turista, levando-o a considerar a não participação em viagens por julgar inevitáveis os resultados negativos (NICASSIO, WALLSTON, CALLAHAN, HERBERT e PINCUS, 1985; SCHIAFFINO e REVENSON, 1995 *apud* LEE, AGARWAL e KIM, 2012).

Tais situações despertaram o interesse de muitos estudiosos que se concentraram em identificar quais seriam as restrições enfrentadas pelas PcD. Segundo eles, para aumentar a participação desse público no turismo, garantindo o direito ao consumo turístico como forma de satisfação e bem-estar, é preciso vencer os obstáculos, aumentando a acessibilidade das instalações turísticas e facilitando a informação sobre elas. (BI, CARD e COLE, 2007; BURNETT e BAKER, 2001; CAVINATO e CUCKOVICH, 1992; ISRAELI, 2002; MCKERCHER et al., 2003). Smith (1987) também menciona as características pessoais (as intrínsecas, às suas próprias deficiências), outras barreiras e percepções de desamparo como influências no processo de tomada de decisão na escolha de uma atividade turística, tanto no planejamento quanto na execução da viagem. Já Alegre, Mateo e Pou (2010), dissertam sobre como a decisão de viajar se baseia em um complexo conjunto de variáveis, como motivação, valores, estilos de vida, personalidade e características socioeconômicas, que podem impactar direta ou indiretamente na participação do turismo.

Mesmo havendo crescentes estudos relacionados ao turismo para PcD, sobre barreiras e restrições, há múltiplas possibilidades de outros no que concerne às suas características como consumidoras, seu perfil e sua satisfação com atividades de turismo que ainda não foram estudadas ou estão desatualizadas (NASCIMENTO, 2018). Um tópico de especial interesse é a influência das expectativas das restrições de viagem sobre a intenção de viagem das pessoas com deficiência. Este tema foi explicitado por Lee, Agarwal e Kim em artigo publicado em 2012, na revista *Tourism Management*. Os autores classificam as restrições de viagem das PcD em três categorias. Inicialmente foram abordados aspectos intrínsecos, ambientais e interativos, que já foram explorados anteriormente pela literatura da área, por Smith (1987). A seguir, o artigo referido trata de aspectos do desamparo aprendido, tendo como base teórica a psicologia comportamental vista por Martin E. P.

Seligman (1976). Por fim, os autores referidos abordam o aspecto da intenção de viagem das pessoas com deficiência.

Baseado em pesquisa quantitativa, Lee e colegas encontraram resultados que contrariam estudos anteriores, e realizados estatisticamente, negando uma relação direta entre os três aspectos de restrições de viagem de Smith (1987) e a intenção de viajar. Ainda foi possível relacionar algumas restrições de viagem com a teoria do desamparo aprendido, de Seligman (1976), revelando que, apesar da legislação sobre acessibilidade e direito das PcD evoluir, ainda há muito a ser realizado para a redução das restrições a esse público quanto ao consumo de turismo.

Os resultados da pesquisa aqui apresentada têm limitação de respondentes e seria muito interessante ampliar o número de pessoas com deficiência pesquisadas para efetiva compreensão de como essas relações podem ou não se confirmar na realidade brasileira.

Inspirado no trabalho de Lee, Agarwal e Kim (2012), o objetivo da presente pesquisa é analisar quais são as expectativas de restrições de viagem para cadeirantes e como essas expectativas influenciam a intenção de viagem. Três variáveis são acrescentadas à análise: as expectativas específicas de restrições associadas ao transporte e à hospedagem e a experiência de viagem dos indivíduos. As expectativas específicas de restrições oferecem um maior nível de detalhamento e profundidade em relação à análise de Lee e colegas, a qual foi mais genérica e superficial. Já a experiência de viagem permite a análise de diferenças nas expectativas de restrições e intenção de viagem daqueles que já viajaram em comparação a indivíduos que nunca viajaram. É importante destacar que no estudo de Lee e colegas foram considerados indivíduos com todo o tipo de deficiência. Já a presente pesquisa se realiza somente com pessoas com deficiência física e que utilizam cadeira de rodas. A pesquisa se desenvolve por meio de questionário com perguntas fechadas aplicado via rede social *Facebook* para grupos fechados de cadeirantes no Brasil.

Logo após esta introdução, há um capítulo inicial, onde é apresentada a revisão da literatura, expondo sobre as pessoas com deficiência e restrições no turismo, juntamente com a relação teoria do desamparo aprendido e a intenção de viajar. Seguindo, há o capítulo sobre os procedimentos metodológicos, e logo adiante há o capítulo final com a análise dos resultados obtidos com a coleta do questionário (ver apêndice).

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 *Pessoas com deficiência e restrições ao turismo*

As pessoas com deficiência representam uma parcela significativa da população brasileira e mundial, independente de qual seja sua deficiência. Atualmente a Lei Brasileira de Inclusão (LBI - nº 13.146/2015) considera a pessoa com deficiência:

“aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”. (BRASIL, 2015, art. 2º).

É importante destacar que o termo Pessoa com Deficiência é utilizado desde 13 de dezembro de 2006, quando ocorreu a Convenção Internacional da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e foi promulgado pelo Brasil somente em 25 de agosto de 2009. Anterior a essa Convenção, os termos utilizados pela sociedade eram diversos, sendo os mais comuns Pessoa Portadora de Deficiência (PPD) ou Pessoa com Necessidades Especiais (PNE), porém esses termos foram readequados para garantir a inclusão desse público e combater o preconceito. As terminologias antigas denotavam uma incapacidade ou inferiorizavam essas pessoas, pois demonstravam que a deficiência era como uma doença e poderia ser “portada” atenuavam as diferenças, ressaltando o “especial” como se precisasse ser diferente das demais pessoas (Prefeitura de São Paulo, 2019).

Além da definição do que é a PcD, a LBI postula sobre o significado de acessibilidade:

“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, art. 3º).

A acessibilidade é importante para o cotidiano das pessoas com deficiência, não somente para o turismo, mas para que as pessoas com deficiência possam gozar de sua

cidadania, a acessibilidade é fundamental para fazer cumprir seus direitos como qualquer outra pessoa da sociedade. (DUARTE e LEMOS, 2017). Com o conceito sendo aplicado em todos os lugares, os benefícios se estendem a toda população, visto que a infraestrutura geral da localidade melhora, também para usufruto de todos os públicos, desde pais com crianças até idosos, tendo ou não alguma deficiência. A acessibilidade garante que as PcD possam ter um tratamento igual às demais pessoas, apenas com necessidade de algumas adaptações. (MENDES; PAULA, 2008).

Quando não há acessibilidade, pode-se mencionar a ideia de barreiras, que influenciam as restrições diretas que esse público enfrenta para consumir lazer e turismo. As barreiras para o público PcD são entendidas pela legislação como

“qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros” (BRASIL, 2015, art. 3º).

Além dos conceitos oficiais do Brasil em relação a barreiras, vários autores escreveram sobre o assunto, já relacionando os conceitos com atividades de lazer (CRAWFORD e GODBEY, 1987; CRAWFORD, JACKSON e GODBEY, 1991). Além do lazer, outros autores escreveram sobre a pessoa com deficiência e o turismo (BURNETT e BAKER, 2001; CAVINATO e CUCKOVICH, 1992; DARCY, 2002; ISRAELI, 2002; RAY e RYDER, 2003). Smith (1987) discute que as barreiras são importantes para a discussão sobre a participação de lazer das PcD e que, em primeiro lugar, são dinâmicas, variando de pessoa para pessoa; em segundo lugar, que barreiras não somente impedem a participação desse turista, mas no seu aproveitamento das atividades de lazer durante e até depois de sua participação; em terceiro lugar, as barreiras são relacionadas ao processo de interação dos participantes da atividade de lazer e do ambiente social ou físico, sendo essas barreiras são chamadas de interativas; e ainda as barreiras à participação em lazer devem-se a restrições internas ou externas, como falta de tempo ou dinheiro (SMITH, 1987).

Além de Smith (1987), Gladwell e Bedini (2004) classificaram restrições em físicas, obstáculos, obstáculos sociais, e obstáculos emocionais. Enquanto isso, Crawford e Godbey (1987) e Crawford et al. (1991) identificaram três dimensões: intrapessoal, interpessoal e estrutural. Dentro das dimensões intrapessoais está a falta de desejo ou a competência para viajar, os medos, crenças religiosas, humor, personalidade, entre outros. Já as restrições interpessoais se formam por barreiras como a relação com outras pessoas e

falta de acompanhante; a falta de tempo, oportunidade ou dinheiro formam a barreira estrutural. As restrições devem seguir uma sequência e, caso isso aconteça, o turista está pronto para progredir e participar do turismo. (CRAWFORD et al., 1993). Além disso, os autores argumentam que as influências das restrições vão além da participação do turismo, visto que as restrições devem ser vistas como fatores antecedentes, que condicionam as preferências de atividade (intrapessoal), que estão relacionados com ambas as preferências e participação (interpessoal) e/ou que intervêm no relacionamento de participação preferencial (estrutural) do turista (CRAWFORD et al., 1991).

A intenção de viajar é formada em parte pela superação de tais limitações e essas restrições são sequenciais, ou seja, uma barreira deve ser derrubada antes que se alcance o nível seguinte (CRAWFORD et al., 1991; JACKSON, 1993; JACKSON et al., 1993 *apud* LEE, AGARWAL e KIM, 2012). Dessa forma a participação das PCD no turismo se torna possível.

As barreiras e discriminações diversas foram previstas na *American with Disabilities Act* (ADA), de 1990, que foi uma das primeiras leis do mundo a contemplar os direitos das pessoas com deficiência. Essa lei é uma das mais amplas neste assunto e é enfática em dizer que:

“pessoas com deficiência encontram continuamente várias formas de discriminação, incluindo a exclusão intencional total, os efeitos discriminatórios da arquitetura, transportes e barreiras de comunicação, regras e políticas de superproteção, falha em fazer modificações nas instalações e práticas existentes (ESTADOS UNIDOS, 1990, Sec. 12102)”.

Sendo assim, as barreiras são previstas e encontradas de diversas formas não somente no Brasil.

A falta de informação é uma das principais barreiras. Entende-se então que um dos caminhos para maior inclusão seria o desenvolvimento de conhecimentos e compreensão das restrições através da difusão de informações de qualidade e serviços de turismo na internet, principalmente nas redes sociais. O estudo realizado por Altinay, Saner, Bahçelerli e Altinay (2016, p. 95), no norte do Chipre, mostra que esse público utiliza as redes sociais para expandir seus conhecimentos e a “facilidade para remover as barreiras sociais e institucionais na sociedade”. As redes sociais têm um papel importante atualmente, dando voz às pessoas com deficiência para que elas se desenvolvam pessoal e profissionalmente, trazendo um bem-estar a toda a comunidade. Dessa forma, os serviços de turismo podem ser mais

facilmente alcançados pelas PcD e melhores políticas podem ser implementadas para melhorias da experiência desse público nos serviços de turismo (ALTINAY et al., 2016). Entretanto, para Swarbrooke e Horner (2002, p.205), “em muitos casos, aos turistas com deficiência são negadas as mesmas possibilidades de acesso aos produtos turísticos”, e a falta de fontes confiáveis com informações sobre um destino e sua acessibilidade é apenas uma das barreiras, sendo seguida por dificuldades físicas significativas como: transportes públicos inacessíveis, atrações inadequadas, ausência de ambientes seguros e acomodações sem o espaço mínimo de passagem ou altura correta, como aponta o estudo de Turco et al. (1998 *apud* LEE, AGARWAL e KIM, 2012) realizado em Illinois. No Brasil, as barreiras arquitetônicas deveriam ser eliminadas em cumprimento da norma NBR 9050, de 2015, prevista pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que visa estabelecer os “parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação de edifícios às condições de acessibilidade”. Porém, esses parâmetros não são encontrados nos espaços públicos e privados de uso coletivo pelo país.

Ao tomar consciência de todos os estudos anteriores, entende-se que a eliminação de barreiras (independente de quais sejam) à participação das PcD em atividades de lazer e turismo sejam importantes. Contudo, nem todas as PcD deixam de viajar somente por causa das restrições citadas como internas, externas ou estruturais. Devem existir outros fatores que influenciam a tomada de decisão e a intenção de viajar das PcD (LEE, AGARWAL e KIM, 2012). Para Blichfeldt e Nicolaisen (2010, p.79), “a tomada de decisão de férias é muito mais complexa para o turista com deficiência do que para os outros turistas; embora a complexidade seja reduzida à medida que o turista com deficiência se torna mais experiente”. Por isso, de acordo com Ray e Ryder (2003), a “indústria do turismo está começando a entender os benefícios econômicos de fornecer serviços a pessoas com deficiência física”. As adaptações feitas para atender bem as pessoas com deficiência são importantes não somente para o cumprimento da lei, mas como uma estratégia para atrair um público que consome e que quer ter o mesmo tratamento que as demais pessoas. É interessante pontuar que os agentes de viagens, às vezes, inibem esses turistas (McKERCHER et al., 2003). Esses profissionais muitas vezes ignoram as necessidades específicas das pessoas com deficiência. O que leva à discriminação explícita ou sutil. A atitude dos fornecedores de serviço pode ser mais importante do que a acessibilidade física de um destino, pois a disponibilidade da indústria do turismo diz muito a esse público que é necessário auxílio nas atividades realizadas, segundo pesquisa feita por Shi, Coles e Charles (2011).

Darcy (2002, p.63) conclui que “muitas das restrições e barreiras enfrentadas pelas

peças com deficiência são socialmente construídas”, ou seja, que além das barreiras arquitetônicas, estruturais, físicas de um lugar, e também considerando as barreiras médicas de cada indivíduo, faz-se necessário considerar que a sociedade aplica a este público diversas dificuldades em processos de exclusão social. Para Wanderley (2014, p. 18), as pessoas com deficiência “física, geográfica ou materialmente, não apenas do mercado e de suas trocas, mas de todas as riquezas espirituais, seus valores não são reconhecidos, ou seja, há também uma exclusão cultural”. No que diz respeito aos conceitos referentes à exclusão social, SAWAIA (2014, p.9) comenta que esse é um “processo complexo e multifacetado” e que ainda são subjetividades específicas, não podendo “ser explicadas unicamente pela determinação econômica, elas determinam e são determinadas por formas diferenciadas de legitimação social e individual, e manifestam-se no cotidiano como identidade, sociabilidade, afetividade, consciência e inconsciência”. Essa é uma barreira que sempre estará presente e deverá ser discutida todas as vezes que conceitos de acessibilidade/barreiras forem mencionados.

Diante da falta de acessibilidade e as limitações físicas, as pessoas com deficiência não são consideradas como capazes pela sociedade, limitando-os a práticas sociais assistencialistas (DUARTE, BORDA, MOURA e SPEZIA, 2015). Atualmente, essa prática é conhecida como capacitismo, que é uma

“postura preconceituosa que hierarquiza as pessoas em função da adequação dos seus corpos. É uma categoria que define a forma como as pessoas com deficiência são tratadas de modo generalizado como incapazes, aproximando as demandas dos movimentos das pessoas com deficiência a outras discriminações sociais” (MELLO, 2016, p. 3272).

O capacitismo tende a responsabilizar a pessoa com deficiência por sua condição, fazendo com que a sociedade acentue a vulnerabilidade em que essas pessoas se encontram, contribuindo assim para a sua marginalização e exclusão da sociedade (GESSER, BLOCK e MELLO, 2020). As situações de falta de acessibilidade que ocorrem no cotidiano das pessoas com deficiência, muitas vezes são tratadas como caridade, e não como direito adquirido desse público, o que é definido por barreira atitudinal pela LBI (Art 3º, 2015): “atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da PcD em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas”. Essas atitudes têm que ser quebradas pelas PcD para que possam conquistar seu lugar nos espaços públicos e seu direito à

participação em atividades de lazer e turismo (SIQUEIRA, DORNELLES e ASSUNÇÃO, 2020).

Analisando todos esses estudos, verifica-se que a maior parte faz uma relação entre restrições no turismo e a intenção de viagem das pessoas com deficiência, deixando claro que, se as barreiras forem excluídas, deve-se esperar aumento na participação das atividades turísticas (LEE, AGARWAL e KIM, 2012).

2.2 Artigo base – Lee, Agarwal e Kim (2012)

O artigo de Bong Koo Lee, Sheela Agarwal e Hyun Ji Kim, intitulado “Influências das restrições de viagem na intenção de viajar das pessoas com deficiência: uma aplicação da teoria do desamparo aprendido de Seligman” (tradução da autora desta Dissertação) foi publicado em 2012 na revista *Tourism Management*. Esse artigo serviu de base para este estudo por se diferenciar de estudos anteriores, por sua relevância em relacionar as restrições das pessoas com deficiência, colocando em prática a teoria e por ser esse um assunto mais próximo do interesse da autora.

No artigo, inicialmente os autores fazem uma revisão da literatura em termos das restrições à participação e intenção de viagem do turista com deficiência, mencionando Smith (1987), autor que é utilizado como apoio para elaborar os questionamentos da presente pesquisa. Um importante conceito mencionado, é o da teoria de constrangimentos da negociação, de Jackson et al. (1993), que detalha o processo de participação nas atividades de turismo e lazer, mesmo passando por constrangimentos durante essa participação. De acordo com isso, as pessoas não são passivas quando confrontadas com barreiras. Ao invés disso, elas lidam com essas barreiras considerando possíveis alternativas. De acordo com Hubbard e Mannell (2001), as restrições influenciam negativamente na participação das atividades de lazer, ao mesmo tempo em que, influenciam positivamente no uso da negociação de recursos, o que ameniza o efeito negativo das restrições na participação.

Em tentativa de participar mais das atividades turísticas, o estudo de Daniels et al. (2005 *apud* LEE, AGARWAL E KIM 2012) investiga quais estratégias as PcD utilizavam quando confrontadas com restrições de viagem, sendo os resultados mais frequentes estratégias simples e comuns, tais como alterar o cronograma, agendar algum tipo de assistência no destino e/ou garantir auxílio de um acompanhante para viagem.

Essas estratégias também são citadas por Poria et al. (2010), quando realizam pesquisa sobre as experiências de restrições enfrentadas durante viagem de avião por pessoas com deficiência. Outros fatores são o voo, Poria et al. (2010) encontram obstáculos físicos, sociais e emocionais, de acordo com a teoria de Gladwell e Bedini (2004), consideram que parte das pessoas com deficiência repensam se viajarão novamente, caso a nova experiência apresente tantas restrições quanto acontecera anteriormente.

Ao lado dos estudos sobre restrições de viagem, barreiras, participação no turismo e intenção de viagem por pessoas com deficiência, há a teoria do desamparo aprendido, de Martin E. P. Seligman (1975), que faz parte da psicologia comportamental. Tal teoria discorre sobre a dificuldade de aprendizagem apresentada por indivíduos que tiveram experiência prévia com estímulos incontrolláveis do ambiente. No caso das pessoas com deficiência, isso se apresenta como uma barreira durante a viagem. A pessoa pode responder tanto positivamente, o que lhe dará confiança para continuar, apesar das restrições, ou negativamente, o que lhe dará a sensação de desamparo (ainda que posteriormente a pessoa tenha controle da situação). Ao longo do tempo, a pessoa perde o interesse em participar de alguma atividade, incluindo o turismo. Essa é uma condição psicológica em que a pessoa acredita que ela não tem controle sobre as situações e tudo que ela faz é inútil, o que leva as pessoas (com ou sem deficiência) a acreditar nessa impotência e a não agir. Essa teoria pode explicar o motivo pelo qual as pessoas com deficiência deixam de participar das atividades de turismo, mesmo quando os obstáculos sejam reduzidos. Tal afirmação apoiada por Smith (1987), para quem as restrições têm forte influência no desamparo, uma vez que afetam o indivíduo em seu senso de controle e liberdade. Lee, Agarwal e Kim (2012) destacam a necessidade de verificar essa relação empiricamente.

Partindo desses estudos, o principal objetivo da presente pesquisa é analisar quais são as expectativas de restrições de viagem para cadeirantes na realidade brasileira. Para a construção desta proposta teórica, o ponto de partida foi pensar de que maneira as expectativas de restrições de viagem dos cadeirantes experientes são diferentes daqueles inexperientes; considerar ainda qual expectativa o turista cadeirante deposita na experiência que terá no destino? será positiva ou negativa?; e ainda será que a expectativa de restrição atrapalha em sua intenção de viajar?

2.3 Teoria do Desamparo Aprendido

Na psicologia comportamental, existem diversas abordagens para o entendimento e tratamento da depressão. Uma dessas perspectivas é a teoria do desamparo aprendido inicialmente elaborada por Martin E. P. Seligman e Steven F. Maier em 1967 na Universidade da Pensilvânia nos Estados Unidos.

O desamparo é definido por Seligman (1987) como o “estado psicológico que frequentemente resulta de eventos incontroláveis” (SELIGMAN, 1987, p.9, tradução da autora). É de suma importância explorar o conceito de evento incontrolável, neste caso, pois ele age sobre toda percepção diante da definição de desamparo. O autor diz que apesar de uma pessoa agir em algumas situações, ou seja, dar respostas voluntárias, os rumos que determinado evento irá tomar são incontroláveis, independente da ação realizada por aquela pessoa o resultado será o mesmo, denominando essas situações de eventos incontroláveis. Outro conceito importante diz respeito às respostas voluntárias que são tomadas pelas pessoas em determinadas ações, e que só acontece quando há recompensa ou punição. As respostas voluntárias têm maior chance de acontecer quando recompensadas, assim como chances diminuídas quando punidas.

Na teoria do desamparo aprendido, Seligman (1987) define que os indivíduos devem aprender sobre a independência entre respostas e estímulos em eventos incontroláveis e que se repetem em novas situações não necessariamente iguais. A teoria começou a ser desenvolvida a partir de experimentos com animais (ratos e cachorros, por exemplo) em laboratório por alunos da pós-graduação, Bruce Overmier e Russell Leaf orientados pelo professor Solomon que estavam estudando outra teoria e os resultados de um experimento revelaram por acidente uma das premissas para o desamparo aprendido. A partir destes resultados, Bruce Overmier e Martin Seligman, que também era pós-graduando no mesmo laboratório começaram a trabalhar em cima exclusivamente desta premissa. O que eles demonstraram era que animais previamente expostos a choques incontroláveis não aprenderam a resposta prevista durante o teste, ou seja, não escapavam durante o choque que poderia ser controlado, porém não conseguiram distinguir se a dificuldade de aprendizado era decorrente da incontrolabilidade ou exposição prévia dos choques. (HUNZIKER, 2005).

Para tentar responder à questão, Seligman e Maier (1967) realizaram os mesmos testes, porém simultaneamente com três grupos de animais chamado de delineamento de tríade. Os grupos de animais foram separados em: um grupo controlável, um grupo incontrolável e um grupo neutro. Estes grupos passavam por duas fases do experimento: na

primeira, os grupos em pares eram expostos a estímulos que poderiam ser interrompidos uma vez que uma resposta voluntária do animal fizesse com que os choques cessassem (figura 1), porém somente para o animal pertencente ao grupo controlável, e ao animal pertencente ao grupo incontrolável, não importa qual reação tivesse, receberia o choque e somente cessaria quando o animal do grupo controlável conseguisse escapar do choque. Importante ressaltar que os animais pertencentes ao grupo neutro não eram submetidos a nenhum choque. Para a segunda fase do experimento que ocorreu vinte e quatro horas após a primeira fase, os três grupos de animais eram submetidos novamente ao mesmo teste, porém foi verificado que o desamparo acontecia àqueles do grupo de estímulos incontroláveis, já que eles aprenderam que não importava o que fizessem, os choques aconteceriam, e desta forma, acabavam desistindo do escape aos choques com mais facilidade. Este grupo aprendeu a incontrolabilidade, que sugere uma experiência traumática, de não controle sobre o ambiente externo, e traz posteriormente uma resposta tardia para os próximos eventos. (SELIGMAN, 1987).

Figura 1: Gaiola de alternância



Fonte: Walmei Junior, 2018¹.

Os resultados mais uma vez mostraram que os animais expostos a choques incontroláveis não apresentaram resposta para fugir dos estímulos, o contrário dos animais que não foram expostos a nenhum choque ou que foram expostos a choques controláveis. A resposta para a pergunta que levou a estes testes foi respondida, já que a incontrolabilidade demonstrou ser a variável que influencia no comportamento dos animais, e não exclusivamente os choques. A não resposta, a dificuldade em responder a estímulos aversivos incontroláveis foi nomeada de desamparo aprendido (SELIGMAN, 1987; HUNZIKER,

¹ Disponível em: < <https://passarpelasbarreiras.com.br/voce-esta-sofrendo-da-sindrome-do-desamparo-aprendido/>>. Acesso em: 29 de setembro de 2020.

2005). Portanto, a teoria do desapego aprendido tenta explicar o estado psicológico que um organismo apresenta a partir da dificuldade de aprendizagem resultante de uma frequente exposição a estímulos aversivos incontroláveis.

As pesquisas realizadas até então foram conduzidas em animais (ratos e cães), porém Seligman considera que “homens e animais aprendem a independência entre consequência e resposta e criam expectativas em relação à mesma” (SELIGMAN, 1987, p. 45). Seligman (1975) considera que o ser humano é capaz de distinguir sobre o controle ou não de determinado estímulo negativo. Para confirmar a teoria do desamparo aprendido se dava também com humanos, Hiroto (1974) realizou estudo tentando manter as características do experimento com animais, porém alterando a maneira como os estímulos aversivos acontecem, ou seja, ao invés de choques as pessoas foram submetidas a emissão de sons altos e também a comandos verbais. O experimento se deu a partir do teste com noventa e seis estudantes universitários e aconteceu em duas fases. Na primeira fase, os estudantes foram separados em três grupos (controlável, incontrolável e não-tratado) e ouviam sons agudos várias vezes com intervalos e poderiam desligar o som apertando um botão (que somente funcionava para o grupo controlável). O resultado inicial foi que o grupo incontrolável apresentou maiores intervalos de tempo na resposta entre o início da emissão do som até sua resposta que era apertar o botão. A segunda fase se deu com os mesmo três grupos, porém separados na metade. Cada metade recebeu instruções diferentes, uma dizendo que a emissão do som pararia conforme o desempenho deles, e a outra metade dizendo que o término da emissão do som dependia do condutor do experimento, então seriam por sorte. Nesta fase, eles não tinham que apertar um botão, e sim mover uma alavanca. Os resultados mais uma vez mostraram semelhança com os animais, em que o grupo do incontrolável demonstrou maior atraso para o início de resposta a partir do estímulo do que o grupo de controlável ou o não-tratado. Ainda foi verificado que a metade que recebeu as instruções por sorte apresentou (independente de qual grupo pertenciam) maiores tempos de resposta ao início do estímulo (SAMELO, 2008).

Mais tarde, Hiroto e Seligman (1975) testaram se o desamparo aprendido acontecia somente nas mesmas condições que os experimentos com animais ou se era possível generalizar para diversas situações. Nesses testes foram utilizadas diversas situações, tais como mover alavanca, exercício de fuga e tarefas de discriminação visual de anagramas, além de instruções verbais sobre como escapar ou não dos estímulos. Ao final, eles conseguiram estabelecer que o comportamento humano se assemelha ao animal e apresenta desamparo aprendido nas mesmas situações. (SAMELO, 2008). Mesmo com esses

experimentos, o desamparo aprendido em humanos é, em geral criticado em face do que foi observado, por questões éticas, pois o estímulo aversivo utilizado (como choques) é diferente do que pode ser aplicado a animais e a homens (HUNZIKER, 2005). A hipótese que levou ao desenvolvimento da teoria original do desapego aprendido foi formulada antes que fosse testada em seres humanos. Dessa forma, algumas considerações inerentes ao comportamento humano não foram consideradas. Sendo assim, Abramson, Seligman e Teasdale (1978) revisaram algumas lacunas na aplicação da teoria aos humanos.

A primeira revisão foi sobre a expectativa da incontornabilidade não ser suficiente para afetar a vida da pessoa e causar depressão, pois nem todo resultado incontornável da vida acaba sendo ruim. Os resultados incontornáveis não ocorrem da mesma forma para todas as pessoas. Assim, o desamparo pode ser descrito como universal ou pessoal. Além disso, a teoria original não abrangia a duração do estado psicológico, sendo que alguns desamparos podem levar instantes enquanto outros podem durar anos. Na reformulação, os autores contemplam a revisão sobre a causa do desamparo nas pessoas, envolvendo fatores como generalidade (podendo ser geral ou específico, além de causas internas ou externas), cronicidade (podendo ser crônico ou agudo) e ainda sobre a intensidade (podendo ser estável ou instável). Esses fatores são atribuídos pelas próprias pessoas, na medida em que elas percebem sua impotência para a resolução do problema e atribuem-no a causas diversas. Dessa forma, os pesquisadores conseguem compreender os detalhes citados acima e traçar um possível tratamento (ABRAMSON, SELIGMAN e TEASDALE, 1978).

Seligman (1976) escreve que o desamparo é algo muito ruim para os seres que aprendem o que significa estar desamparado. Assim sendo, o experimento em laboratório mostrou que a incontornabilidade desenvolve três aspectos do desamparo: a motivação para gerar respostas fica comprometida, causando redução de ações; a percepção para o sucesso de suas ações é minada e ainda as emoções são ampliadas. Esses efeitos acontecem de forma diferente nas espécies. No ser humano, porém, o autor propõe a teoria do desamparo aprendido composta por três componentes básicos: a informação sobre a contingência, a representação cognitiva da contingência e o comportamento. A partir desses componentes, é sugerido que, primeiramente, o sujeito obtém uma informação sobre as possíveis consequências em face do ambiente em que está; em seguida, o sujeito transforma essa informação em expectativa entre a resposta e a consequência; por fim, seu comportamento trazendo a mesma expectativa criada, causa a insuficiência emocional, cognitiva e motivacional seguida do desamparo. (SELIGMAN, 1987).

No primeiro componente, o da informação, parte-se da ideia de que homens ou animais obtêm a informação sobre a possibilidade de consequência do efeito do experimento do ambiente em que estão e não dependente de suas ações. O segundo componente é o que o autor chama de expectativa da resposta em relação às possibilidades que são proporcionadas durante o experimento, e especificamente essa expectativa, é a causa de diversas emoções que acompanham o desamparo. Este componente é essencial, pois mesmo considerando que a resposta e consequência do experimento sejam independentes, a expectativa sempre é criada a partir de alguma experiência que ocorreu ao homem e/ou animal. Somente a exposição à informação não é suficiente para causar o desamparo. O terceiro componente trata especificamente do comportamento mostrado pelo organismo depois de todas as contingências realizadas (SELIGMAN, 1987, p. 46).

Seligman acredita que a resposta voluntária requer incentivo, portanto a expectativa que é criada para as consequências que serão desenvolvidas é o fator determinante para o desamparo. Este é um dos distúrbios que movem seu estudo, o motivacional, que identifica o organismo no experimento em que, independentemente de haver controle ou não da situação, a expectativa que é alimentada pelos mesmos distúrbios, em relação à sua consequência é que determinará o desamparo, sendo sua diferenciação apenas pelo tempo de início de resposta, pois a crença de que não pode haver controle sobre a situação lesa esse início (SELIGMAN, 1987, p. 47-49).

Outro distúrbio citado é o cognitivo, indicando que o indivíduo aprende que uma consequência é independente de sua resposta ao estímulo, sendo possível que o mesmo indivíduo, posteriormente, tenha mais dificuldade em aprender sobre a dependência. Para esse distúrbio o autor dá alguns exemplos de como ocorre em nossa vida cotidiana, como quando uma pessoa se casa e não utiliza mais o sobrenome de solteira, e quem a conhecia antes do casamento continuará utilizando seu sobrenome de solteira, podendo mostrar dificuldade em memorizar seu sobrenome atual, entretanto quem a conheceu após o casamento, já com seu sobrenome atual, não terá essa dificuldade.

E há ainda o distúrbio emocional, que ocorre após um evento traumático causando medo, e essa emoção pode se transformar de duas formas: na primeira, ela é reduzida, quando o indivíduo consegue superar o trauma causado; na segunda, quando o medo não é controlado e é transformado em depressão.

Após apresentar os componentes da teoria do desamparo aprendido e de ter descrito quais distúrbios ela pode desenvolver num indivíduo, Seligman (1976, p. 53) postula que a expectativa de uma consequência é independente da resposta, ou seja:

“reduz a motivação para controlar a consequência; interfere na aprendizagem de que responder controla a consequência; e, se a consequência é de natureza traumática, produz medo enquanto o sujeito tem dúvidas sobre a incontrolabilidade da consequência, e a seguir produz depressão”.

Mesmo com as possibilidades de desamparo, o autor sugere que a cura e a prevenção desse desamparo se dão através da imunização comportamental, estabelecendo os limites do desamparo. Essa imunização acontece por meio da experiência de controle que o sujeito obteve alguma vez, o que lhe traz a sensação de que as consequências das próximas vezes serão controláveis também.

A teoria original que foi descrita acima foi revista pelo mesmo autor e colegas que encontraram algumas lacunas na aplicação do desamparo aprendido em humanos, visto que a expectativa da incontrolabilidade não é suficiente para afetar a vida da pessoa e causar depressão, pois nem todo resultado incontrolável da vida acaba sendo ruim. A não ser que a probabilidade estimada da ocorrência de um resultado desejado seja extremamente baixa ou de um resultado aversivo seja bem alta, a ponto de afetar a pessoa que está enfrentando a situação. Um dos pontos mais criticados, na referida revisão, é de que os resultados incontroláveis não ocorrem da mesma forma para todas as pessoas, o que é descrito como desamparo universal e desamparo pessoal. Além disso, a teoria original abrangia o fator de generalidade sobre as diversas situações possíveis que uma pessoa pode enfrentar e ainda sobre a duração desses fatos, sendo que alguns desamparos podem durar instantes enquanto outros podem levar anos.

Dentro dessa reformulação, os autores contemplam a revisão da causa do desamparo nas pessoas, envolvendo fatores como generalidade (podendo ser geral ou específico, além de causas internas ou externas), cronicidade (podendo ser crônico ou agudo), e ainda sobre a intensidade (podendo ser estável ou instável). Esses fatores são atribuídos pelas próprias pessoas, na medida em que elas percebem a impotência para a resolução do problema e atribuem isso a causas diversas. Dessa forma, os pesquisadores conseguem compreender os detalhes citados acima e traçar um possível tratamento (ABRAMSON, SELIGMAN e TEASDALE, 1978).

O presente estudo pretende analisar as percepções de restrições de viagem para cadeirantes, considerando que pessoas com deficiência têm que enfrentar barreiras para viajar (SMITH, 1987; YATES, 2007; ISRAELI, 2002; CRAWFORD e GODBEY, 1987). A teoria do desamparo aprendido será utilizada para estudar se essa condição psicológica pode influenciar na decisão de pessoas com deficiência física a viajar, considerando todas as

restrições que são encontradas durante uma viagem. O cadeirante pode responder de duas formas às barreiras que lhe são apresentadas durante uma viagem. De forma positiva, o que proporcionará confiança para terminar a viagem independentemente de quais restrições encontre, ou de forma negativa, o que proporcionará o desamparo. Sentir-se desamparado, acreditar não ter mais controle sobre as situações, ocorre com todas as pessoas, com ou sem deficiência (LEE, AGARWAL e KIM, 2012). Smith (1987) acredita que a teoria do desamparo aprendido pode ser uma das explicações para que as pessoas com deficiência deixem de viajar até quando as restrições são menores.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 Tipo de pesquisa e objetivo

O presente estudo pertence a uma pesquisa explicativa que contém dois componentes: levantamento bibliográfico em fontes secundárias e sondagem por questionário baseado no artigo de Lee, Agarwal e Kim (2012).

Segundo Gil (2002, p. 42), a pesquisa explicativa tem o intuito de “identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos”, além de poder contribuir no registro e análise dos fatos, buscando identificar suas causas (SEVERINO, 2007). A pesquisa explicativa auxiliará na verificação dos níveis de restrições percebidas por cadeirantes na intenção de realizar uma viagem, além de comparar tais expectativas entre cadeirantes experientes e inexperientes em viagens, podendo assim compreender a relação entre os tipos de barreiras existentes no turismo e a deficiência física.

Ao iniciar este trabalho foi necessário realizar a revisão bibliográfica, com o que foi possível conhecer e estudar as principais pesquisas de outros autores sobre o tema a ser abordado. Assim surgiu oportunidade de diferenciar esta pesquisa de outras realizadas anteriormente, processo defendido por Veal (2001, p.91). Durante o levantamento bibliográfico, foram realizadas buscas sobre a temática deste trabalho a partir de palavras-chave e expressões como: acessibilidade; pessoas com deficiência física; comportamento do consumidor; expectativa de compra; restrição de compra. Diversos artigos internacionais que tratam da temática foram encontrados, dentre eles, alguns relacionados com o artigo de Lee, Agarwal e Kim, de 2012, assim como outros artigos publicados no Brasil, livros sobre turismo e Dissertações sobre pessoas com deficiência.

Para atingir o objetivo de analisar quais são as expectativas de restrições de viagem

para cadeirantes na realidade brasileira, se utiliza o mesmo método do artigo base de Lee, Agarwal e Kim (2012), com algumas alterações, visto que aquela pesquisa se baseia em um universo de pessoas com deficiência de qualquer natureza, enquanto o enfoque no presente estudo são os cadeirantes. Ademais, há a proposta de comparação entre as experiências do público alvo, experientes e inexperientes em viagens, vem preencher lacuna deixada pelo estudo anterior.

3.2 Coleta de dados e questionário

Antes do início do questionário, há um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, em que são explicados os objetivos da pesquisa, elucidando quanto a não haver nenhum risco em participar dela, nem a necessidade de identificação e, ainda, caso o participante prossiga respondendo as perguntas, anonimamente, suas informações, poderão ser divulgadas.

O questionário que baseou este estudo identificou as opiniões e atitudes das pessoas com deficiência (LEE, AGARWAL E KIM, 2012), sendo estruturado e baseado em estudos prévios (ISRAELI, 2002; MCKERCHER ET AL., 2003; RAY E RYDER, 2003; SHAW E COLES, 2004; SMITH, 1987; YAU ET AL, 2004). O questionário inicialmente identifica o turista de forma socioeconômica, em relação à sua deficiência e experiência em viagens após se tornar cadeirante. Dessa forma, sendo possível classificá-los, perceber se é possível realizar uma analogia entre seu grau de deficiência e experiência em viagens. Considerar a experiência em viagens nesse grupo se faz importante, pois segundo Martins (2006, p.110), a “experiência em turismo pode estar relacionada a valores, estilo de vida, idade e, nível educacional”, por isso as questões a cerca do perfil socioeconômico são relevantes.

Posteriormente, são feitas perguntas relacionadas às três dimensões do estudo de Smith (1987), as barreiras intrínsecas, interativas e ambientais, ainda sobre o desamparo aprendido, da teoria de Seligman (1976), bem como sobre a intenção de viagem. Foram adicionadas perguntas em que pode ser analisada a diferença entre a expectativa de restrição, a partir da experiência de viagem dos cadeirantes (se já realizaram alguma viagem ou não) e ainda sobre a utilização de meios de transporte e hospedagem durante a viagem. Esta última seção sendo utilizada para formar os constructos a serem analisados.

No início do questionário, há uma pergunta para diferenciar a pessoa com deficiência física que utiliza ou não cadeira de rodas. Esse filtro é essencial, pois neste estudo o foco é pesquisar apenas cadeirantes. Na seção seguinte, as perguntas são de teor socioeconômicos

(sexo, idade, escolaridade, renda familiar mensal, se vive com alguém, tipo de residência) e ainda especificamente sobre a deficiência física que a pessoa possui (tipo e desde quando a deficiência foi adquirida). Todos esses dados foram questionados no artigo base deste estudo de autoria de Lee, Agarwal e Kim (2012), sendo importante para caracterizar os respondentes e relacionar seu tipo de deficiência com as possíveis restrições encontradas. Em uma terceira seção, há perguntas sobre as possíveis viagens realizadas pelas PcD (quantas vezes, quem foi companhia de viagem e fontes de informação para planejar a viagem). Nesse ponto é possível diferenciar os cadeirantes que possuem ou não experiência em viajar. Todas as perguntas até então são realizadas com múltipla escolha. Entretanto para a última seção do questionário, se utiliza a escala Likert de 5 pontos (sendo desde 1 com discorda completamente até 5 com concorda completamente), que se mostrou mais adequada. A última seção do questionário, é composta a partir do estudo de Smith (1987), sobre restrições (intrínsecas, ambientais e interacionais) e de Seligman (1975) sobre desamparo aprendido, relacionando às expectativas de restrições (como medos, anseios e experiências) que as pessoas com deficiência têm ao planejar e/ou realizarem uma viagem. Cada pergunta corresponde às variáveis encontradas por Lee, Agarwal e Kim (2012) que mais correlacionaram com às teorias mencionadas acima.

Inicialmente, foi realizada uma aplicação piloto de forma presencial com 10 respondentes, para testagem do questionário e possíveis adequações ao formulário em versão *online* para redes sociais. Essa fase ocorreu em centro de reabilitação mantido pelo governo do estado de São Paulo, na Vila Mariana, o Instituto de Medicina Física e Reabilitação – IMREA/HCFMUSP. A seguir, o questionário foi enviado a três grupos dentro da rede social *Facebook*, sendo o primeiro chamado “Cadeirantes – Uma mão lava a outra – Tamojunto”, o segundo “Cadeirantes do Brasil”, e o terceiro “Pessoa com deficiência”. A sondagem por questionário nas redes sociais consiste apenas uma amostra (VEAL, 2011), ao final do período de aplicação dos questionários que ocorreu entre 26 de novembro de 2020 e 02 de fevereiro de 2021, foram obtidas 589 respostas, considerando 473 respostas válidas, ou seja, as que se identificaram como sendo de usuário de cadeira de rodas, fator primordial para o estudo em questão. Dentre estes respondentes, houve 111 respostas de pessoas que nunca viajaram a lazer e 362 respostas de pessoas que realizaram ao menos uma viagem a lazer.

3.3 Método de análise de dados

Para a análise de resultados foi utilizada estatística descritiva, cujo objetivo é “sintetizar uma série de valores de mesma natureza, permitindo dessa forma que se tenha uma visão global da variação desses valores” (GUEDES ET AL, SD.), auxiliando, assim, a descrever os dados coletados na pesquisa. A análise de dados foi organizada por tabelas e gráficos com valores representando as variáveis e constructos a partir da teoria de Smith (1987), de Lee, Agarwal e Kim (2012) e mostrando a média, mediana, erro padrão, desvio padrão, variância, curtose e assimetria de cada variável exposta.

O questionário foi criado utilizando a escala *Likert* de cinco pontos, porém não foi possível analisar o resultado a partir dessa escala. As respostas ao conjunto de itens de cada constructo foram sintetizadas em duas variáveis do tipo contagem. A variável 1 indica a quantidade de itens em que o sujeito respondeu “discordo totalmente”. A variável 3 indica a quantidade de itens que receberam resposta “concordo totalmente”. Essa estratégia de síntese evita o problema da natureza não métrica da escala de *Likert* ao não fazer cálculos numéricos com valores atribuídos a diferentes respostas ordinais. Além disso, a existência de apenas três pontos na escala efetivamente observada facilita o uso dessa estratégia ao exigir apenas duas variáveis para captar toda a variabilidade das respostas obtidas. Itens com sentido semântico contrário aos demais foram invertidos para assegurar a consistência das duas variáveis sintéticas.

4 EXPECTATIVA DE RESTRIÇÕES DE VIAGEM

4.1 Caracterização amostral

Foram coletadas 589 respostas por meio da plataforma *Google Forms* entre os dias 26 de novembro de 2020 e 02 de fevereiro de 2021, sendo consideradas 473 respostas válidas, ou seja, as que responderam o questionário se identificando como cadeirantes, visto ser essa uma condição primordial para o estudo em questão.

Os respondentes fazem parte de comunidades na rede social *Facebook* compostas por pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas:

- Cadeirantes do Brasil: mais de 16 mil membros;
- Cadeirantes – Uma mão lava a outra – Tamojunto: mais de 6 mil membros;
- Pessoas com deficiência: mais de 21 mil membros.

Foram realizadas postagens nos grupos e envio de mensagens diretamente aos membros para participação na pesquisa. Dentre os respondentes, a maioria é do sexo masculino (59%). A faixa de idade mais frequente, entre 30 e 39 anos (33,8%), embora tenha havido grande participação de público com idade entre 20 e 29 anos, e entre 40 e 49 anos. Quanto ao nível de escolaridade, a maior porcentagem se concentra no ensino médio completo (37,8%), mas também merece destaque o grupo que possui ensino superior completo (33,8%). Por fim, os resultados mostram que grande parte dos respondentes tem renda familiar mensal entre 1 e 3 salários mínimos (38,3%), número superior ao segundo grupo, que recebe entre 3 e 5 salários mínimos (17,1%). Esses resultados gerais da caracterização da amostra são apresentados nas tabelas 1 a 4.

Tabela 1: Sexo dos respondentes.

	Feminino	Masculino	Outro	Total
Frequência	193	279	1	473
Porcentagem	40,8	59	2	100

Fonte: a autora, 2021

Tabela 2: Idade dos respondentes.

Idade	Frequência	Porcentagem	Porcentagem cumulativa
Menos de 20 anos	17	3,6	3,6
De 20 a 29 anos	96	20,3	20,7
De 30 a 39 anos	160	33,8	54,5
De 40 a 49 anos	104	22	76,5
De 50 a 59 anos	73	15,4	92
De 60 a 69 anos	21	4,4	96,4
70 anos ou mais	2	4	4
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 3: Escolaridade dos respondentes.

Escolaridade	Frequência	Porcentagem	Porcentagem cumulativa
Sem educação formal / Ensino fundamental incompleto	30	6,3	100
Ensino fundamental completo	36	7,6	7,6
Ensino médio completo	179	37,8	45,5
Ensino superior completo	160	33,8	79,3
Pós-graduação completo	68	14,4	93,7
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 4: Renda familiar mensal dos respondentes.

Faixa salarial	Frequência	Porcentagem	Porcentagem cumulativa
Inferior um salário mínimo (até R\$ 1.045,00)	90	19	100
De 1 a 3 salários mínimos (R\$1.046,00 - R\$ 3.135,00)	181	38,3	43,3
De 3 a 5 salários mínimos (R\$ 3.136,00 - R\$ 5.225,00)	81	17,1	66
De 5 a 7 salários mínimos (R\$ 5.226,00 - R\$ 7.315,00)	39	8,2	74,2
De 7 a 10 salários mínimos (R\$ 7.316,00 - R\$ 10.450,00)	32	6,8	81
De 10 a 15 salários mínimos (R\$10.451 - R\$ 15.675,00)	26	5,5	48,8
Acima de 15 salários mínimos (+ de R\$ 15.676,00)	24	5,1	5,1
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Quanto às deficiências e o histórico de sua aquisição, os resultados apontam uma realidade diversa. Os casos mais comuns são a paraplegia e a aquisição da deficiência entre 20 e 29 anos. Há diversas doenças e deficiências mencionadas na tabela 6. 19,9% dos entrevistados nasceram com a deficiência, o que pode resultar em alguma diferença na maneira como encaram a deficiência e as barreiras a serem enfrentadas.

Tabela 5: Idade em que a deficiência foi adquirida.

Faixa etária	Frequência	Porcentagem	Porcentagem cumulativa
De nascença	94	19,9	100
De 0 a 9 anos	60	12,7	13,3
De 10 a 19 anos	86	18,2	31,5
De 20 a 29 anos	134	28,3	59,8
De 30 a 39 anos	58	12,3	72,1
De 40 a 49 anos	31	6,6	78,6
De 50 a 59 anos	7	1,5	80,1
60 anos ou mais	3	0,6	0,6
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 6: Tipo de deficiência.

Tipo de deficiência	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Amputação	1	1,7	1,7
Aracnoidite adesiva	1	1,7	3,4
Artrogripose congênita múltipla	1	1,7	5,1
Artrite	1	1,7	6,8
Artrogripose múltipla congênita	1	1,7	8,5
Atrofia de pés e mãos	1	1,7	10,2
Atrofia Muscular Espinhal	1	1,7	11,9
Distrofia Muscular	4	6,8	18,6
Distrofia Muscular de Duchenne	2	3,4	22
Doença de Charcoth-Marie-Tooth	1	1,7	23,7
Espinha Bífida	2	3,4	27,1
Hemiparesia	1	1,7	28,8
Hemiplegia	1	1,7	30,5
Hemiplegia, Hemiparesia, Paralisia Cerebral	1	1,7	32,2
Má formação congênita dos membros	1	1,7	33,9
Mielomeningocele	3	5,1	39
Mielomeningocele e Hidrocefalia	1	1,7	40,7
Mobilidade Reduzida	1	1,7	42,4
Monoparesia	1	1,7	44,1
Monoplegia	2	3,4	47,5
Nanismo	1	1,7	49,2
Não Sei	2	3,4	52,5
Neuropatia Congênita	1	1,7	54,2
Osteogênese Imperfeita - Ossos de Vidro	2	3,4	57,6
Osteonecrose em membro inferior e face	1	1,7	59,3
Ostomia	1	1,7	61
Paralisia Cerebral	1	1,7	62,7
Paralisia Infantil/Poliomielite	5	8,5	71,2
Paraparesia	1	1,7	72,9
Paraparesia, Mielomeningocele	1	1,7	74,6
Paraplegia	1	1,7	76,3
Paraplegia, Hemiparesia	1	1,7	78
Paraplegia, Mielomeningocele e Hidrocefalia	1	1,7	79,7
Paraplegia, Monoplegia	1	1,7	81,4
Paraplegia, Ostomia	1	1,7	83,1
Paraplegia, Paralisia Cerebral	1	1,7	84,7
Paraplegia, Paralisia Cerebral, Ostomia	1	1,7	86,4
Paraplegia, Paraparesia	1	1,7	88,1

Tabela 6: Tipo de deficiência. (Continuação)

Tipo de deficiência	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Paraplegia, Paraparesia, Tetraplegia	1	1,7	89,8
Paraplegia, Tetraplegia, Hemiplegia	1	1,7	91,5
Síndrome de Guillain-Barré	1	1,7	93,2
Tetraparesia	1	1,7	94,9
Tetraparesia, Paralisia Cerebral	1	1,7	96,6
Tetraplegia	1	1,7	98,3
Tetraplegia, Tetraparesia	1	1,7	100
Não Sei	2	3,4	52,5
Total	59	100	

Fonte: a autora, 2021

4.2 Experiência de viagem dos respondentes

Quando perguntados se alguma vez já realizaram viagem após se tornarem cadeirantes, a grande maioria marcou que sim (362 respondentes), realizando muitas viagens (21 vezes ou mais – 18% dos respondentes). Outro dado interessante, é que a maioria não viaja sozinho (252 pessoas – 53%), e sim com família e/ou amigos (348 pessoas – 73%), e que também realizam viagem com grupo de excursão com outros cadeirantes ou não. Esses dados indicam que pode haver uma grande dependência de outras pessoas para realizar viagens sem acompanhante.

A principal fonte de informação utilizada por esses cadeirantes, para pesquisar e planejar suas viagens, é a internet (218 – 46%), seguida de informação dada por amigos e/ou parentes, o que pode indicar que nem sempre tais informações sejam reais ou atualizadas de modo satisfatório para a realização de suas viagens. Daí poderem desencadear frustração sobre o que encontrar em barreiras e acessibilidade tanto no transporte, hospedagem e em pontos turísticos. Ainda assim, 233 respondentes (49,3%) consideram extremamente provável a possibilidade de viajar nos próximos 12 meses, sendo que apenas 58 respondentes (12,3%) apontam que é nada provável realizar uma viagem nesse período.

Tabela 7: Experiência de Viagens

Você realizou alguma viagem com pernoite em hotéis, pousadas ou similares depois de se tornar cadeirante?

Alternativa	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Não	111	23,5	23,5
Sim	362	76,5	100
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 8: Frequência de Viagens

Quantas vezes viajou com pernoite em hotéis, pousadas ou similares após se tornar cadeirante?

Quantidade	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Nenhuma	111	23,5	23,5
1 vez	33	7	30,4
2 ou 3 vezes	76	16,1	57,1
4 ou 5 vezes	58	12,3	87,3
6 a 10 vezes	60	12,7	100
11 a 20 vezes	50	10,6	41
21 vezes ou mais	85	18	75,1
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 9: Companhia de Viagem - Sozinho

Com quais tipos de grupo você fez essas viagens [Sozinho]

Alternativa	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Não	252	53,3	76,7
Sim	110	23,3	100
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 10: Companhia de Viagem – Familiares ou amigos

Com quais tipos de grupo você fez essas viagens [familiares ou amigos]

Alternativa	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Não	14	3	26,4
Sim	348	73,6	100
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 11: Companhia de Viagem – Grupo de cadeirantes

Com quais tipos de grupo você fez essas viagens [Excursão em grupo de cadeirantes]

Alternativa	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Não	299	63,2	86,7
Sim	63	13,3	100
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 12: Companhia de Viagem – Grupo de não cadeirantes

Com quais tipos de grupo você fez essas viagens [Excursão em grupo de não cadeirantes]

Alternativa	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Não	246	52	75,5
Sim	116	24,5	100
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 13: Fonte de informação

Planejar as viagens, qual a principal fonte de informação que utiliza?

Fonte de informação	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
Agência de viagens	40	8,5	31,9
Amigos e/ou parentes	82	17,3	49,3
Grupo de pessoas com deficiência nas redes sociais	22	4,7	53,9
Internet	218	46,1	100
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

Tabela 14: Intenção de viagem nos próximos 12 meses

Qual a chance de você viajar nos próximos 12 meses

(Considerando que 1 é nada provável e 5 é extremamente provável)

Alternativas	Frequência	Porcentagem	Porcentagem Cumulativa
1	58	12,3	12,3
2	32	6,8	19
3	88	18,6	37,6
4	62	13,1	50,7
5	233	49,3	100
Total	473	100	

Fonte: a autora, 2021

4.3 Estatística descritiva dos constructos

A tabela abaixo apresenta os constructos de restrições intrínsecas, restrições ambientais, restrições interacionais, de desamparo aprendido, de intenção de viagem e sobre acessibilidade, transporte e hospedagem, bem como a descrição de cada uma das variáveis de cada constructo. Os constructos foram elaborados a partir da soma dos valores das variáveis.

Tabela 15: Descrição dos constructos

Constructo	Variável	Em que medida cada aspecto restringe sua intenção de viajar?
Restrições Intrínsecas	Intrínsecas 1	Medo de fazer algo sozinho
	Intrínsecas 2	Viajar impõe requisitos que estão além de minhas capacidades
	Intrínsecas 3	Regras e exigências que desconheço para poder viajar
	Intrínsecas 4	Médicos me recomendaram não viajar
	Intrínsecas 5	Falta de tempo
	Intrínsecas 6	Não ter condições de se dar bem com outras pessoas
	Intrínsecas 7	Tenho medo, mas não sei exatamente do quê
	Intrínsecas 8	Falta de conhecimento sobre viajar sem desconforto e inconveniência
	Intrínsecas 9	Estar em uma situação em que precisarei pedir ajuda para fazer algo
	Intrínsecas 10	Medo de não se dar bem com outras pessoas
	Intrínsecas 11	Medo de ser inconveniente ou causar desconforto a outras pessoas
Restrições Ambientais	Ambientais 1	Falta de informação sobre locais acessíveis
	Ambientais 2	Encontrar instalações ruins / inconvenientes
	Ambientais 3	Condições específicas de clima a ser evitados (calor excessivo ou muito frio)
	Ambientais 4	Encontrar condições ruins de transporte no local
	Ambientais 5	Falta de habilidade física para percorrer o local livremente
	Ambientais 6	Condições físicas inadequadas dos locais de destino
	Ambientais 7	Minha condição requer uso de equipamentos auxiliares
Restrições Interacionais	Interacionais 1	Medo de ser ignorado por outras pessoas
	Interacionais 2	Medo de me machucar
	Interacionais 3	Receber olhares incômodos de outras pessoas
	Interacionais 4	Medo de ser objeto da curiosidade alheia
	Interacionais 5	Ter excesso de zelo das outras pessoas
	Interacionais 6	Sofrer preconceito
	Interacionais 7	Ter super proteção dos cuidadores
	Interacionais 8	Falta de experiência em fazer amigos
Desamparo Aprendido	Desamparo 1	Viajar não é algo que me agrada
	Desamparo 2	Viajar não é adequado para mim
	Desamparo 3	Não existem condições confortáveis para eu viajar
	Desamparo 4	Não consigo lidar com muitas restrições enfrentadas durante a viagem

Tabela 15: Descrição dos constructos (Continuação)

Constructo	Variável	Em que medida cada aspecto restringe sua intenção de viajar?
Intenção de Viagem	Desamparo 5	É impossível eliminar muitas restrições enfrentadas durante a viagem
	Desamparo 6	Viajar me deixa mau humorado
	Desamparo 7	Estou confiante de que vou terminar minha programação de viagem, apesar das circunstâncias que experimento
	Desamparo 8	Viajar apenas me causa dores
	Intenção 1	Sempre que eu tiver chance de viajar, eu irei
	Intenção 2	Farei o possível para aumentar minhas habilidades para viajar
	Intenção 3	Continuarei buscando informações para viajar no futuro
	Transporte	Transporte 1
Transporte 2		O transporte até o destino pode ser desconfortável
Transporte 3		O tempo de deslocamento até o destino pode ser longo não sendo adequado para mim
Transporte 4		O transporte até o destino pode não ser acessível
Hospedagem	Hospedagem 1	Receio do hotel não ter áreas comuns acessíveis para utilização
	Hospedagem 2	Receio não ter quarto adaptado à minhas necessidades no hotel
	Hospedagem 3	Medo de não ter auxílio quando necessário em caso de imprevistos no hotel

Fonte: a autora, 2021

Na tabela seguinte, há a estatística descritiva de todas as variáveis, mostrando a média, desvio padrão, assimetria e curtose. Os pontos da escala com que foram realizadas as estatísticas são 1, 2 ou 3, representados por 1 como discordo totalmente, 2 como não concordo nem discordo e 3 concordo totalmente.

Na estatística descritiva é possível observar que a média das restrições intrínsecas são abaixo de 2, indicando respostas com valores baixos, mais próximos da negativa das informações. Esse constructo é formado por perguntas acerca do medo de realizar atividades durante a viagem ou de ser inconveniente. Dessa forma, o constructo de restrições intrínsecas não se sustenta. A média das restrições ambientais é maior que a do constructo anterior, demonstrando maior aderência às restrições apresentadas, que são de falta de acessibilidade na localidade de destino da viagem e de algumas restrições físicas próprias para aproveitar esse destino. Nas restrições interacionais que implicam ter medo de ser julgado, de ser ignorado e até de receber maus olhares e sofrer preconceito, a média se mostra com valores baixos, o que refuta a ideia de concordância com essas restrições.

Para o desamparo aprendido, as médias também se mostram baixas, com isso indicando que o desamparo não atinge de forma tão expressiva os respondentes da pesquisa. Ao contrário do desamparo, o constructo de intenção de viagem é o que se mostra mais forte, com valores altos de média de respostas. Quando são perguntados sobre a falta de acessibilidade e auxílio no meio de transporte até o destino, na utilização das dependências do quarto de hotel e áreas comuns, as respostas também apresentam médias mais altas, demonstrando concordância com essa dificuldade durante as viagens.

Tabela 16: Estatística descritiva de todas variáveis

Constructos	Média	Desvio Padrão	Assimetria	Curtose
Intrínsecas 1	1,751	0,749	0,440	-1,112
Intrínsecas 2	1,784	0,756	0,378	-1,175
Intrínsecas 3	1,679	0,724	0,569	-0,927
Intrínsecas 4	1,216	0,513	2,340	4,530
Intrínsecas 5	1,588	0,655	0,667	-0,602
Intrínsecas 6	1,326	0,571	1,561	1,415
Intrínsecas 7	1,442	0,636	1,132	0,144
Intrínsecas 8	1,717	0,713	0,471	-0,949
Intrínsecas 9	1,846	0,753	0,261	-1,206
Intrínsecas 10	1,292	0,556	1,758	2,092
Intrínsecas 11	1,569	0,689	0,800	-0,567
Ambientais 1	2,146	0,709	-0,215	-1,006
Ambientais 2	2,241	0,696	-0,363	-0,921
Ambientais 3	1,700	0,679	0,450	-0,821
Ambientais 4	2,258	0,717	-0,424	-0,988
Ambientais 5	2,021	0,727	-0,032	-1,114
Ambientais 6	2,233	0,740	-0,398	-1,098
Ambientais 7	1,945	0,757	0,091	-1,255
Interacionais 1	1,467	0,631	1,008	-0,073
Interacionais 2	1,594	0,677	0,701	-0,635
Interacionais 3	1,368	0,628	1,480	0,969
Interacionais 4	1,364	0,617	1,474	1,001
Interacionais 5	1,539	0,640	0,772	-0,450
Interacionais 6	1,497	0,677	1,014	-0,216
Interacionais 7	1,490	0,631	0,917	-0,226
Interacionais 8	1,298	0,554	1,699	1,904
Desamparo 1	1,241	0,505	2,003	3,179
Desamparo 2	1,283	0,533	1,723	2,051

Tabela 16: Estatística descritiva de todas variáveis

(Continuação)

Constructos	Média	Desvio Padrão	Assimetria	Curtose
Desamparo 3	1,605	0,672	0,662	-0,658
Desamparo 4	1,562	0,632	0,671	-0,543
Desamparo 5	1,668	0,649	0,451	-0,723
Desamparo 6	1,264	0,517	1,816	2,425
Desamparo 7	1,767	0,714	0,370	-0,997
Desamparo 8	1,480	0,624	0,935	-0,181
Intenção 1	2,362	0,735	-0,681	-0,873
Intenção 2	2,391	0,693	-0,694	-0,700
Intenção 3	2,436	0,705	-0,841	-0,573
Transporte 1	2,249	0,714	-0,403	-0,985
Transporte 2	2,104	0,695	-0,141	-0,937
Transporte 3	1,886	0,719	0,172	-1,062
Transporte 4	2,135	0,721	-0,207	-1,069
Hospedagem 1	2,247	0,713	-0,398	-0,984
Hospedagem 2	2,243	0,752	-0,430	-1,132
Hospedagem 3	2,142	0,736	-0,228	-1,136

Fonte: a autora, 2021

4.4 Relações entre constructos e características dos indivíduos

Nessa seção, são apresentados de que forma os indivíduos responderam às perguntas dos constructos, apresentando a média de respostas para cada constructo, seja em concordância ou discordância.

4.4.1 Sexo

No constructo de restrições intrínsecas e interacionais, homens enxergam menos restrições do que as mulheres, uma vez que concordaram menos e discordaram mais nas perguntas realizadas. Por exemplo, a média de itens de restrições intrínsecas com os quais os homens concordaram plenamente foi 1,2, enquanto para as mulheres esse número foi 1,5. Por outro lado, em média, os homens discordaram total de 6,4 itens e as mulheres de 5,8. Para as restrições ambientais e no constructo sobre hospedagem, as mulheres enxergam mais restrições, visto que concordaram mais e discordaram menos em relação aos homens. No constructo de desamparo aprendido, os homens enxergam mais restrições do que as mulheres.

4.4.2 Idade

Tabela 17: Relação entre construtos e idade dos respondentes

Idade	Menos de 20 anos	De 20 a 29 anos	De 30 a 39 anos	De 40 a 49 anos	De 50 a 59 anos	De 60 a 69 anos	70 anos ou mais	Correlações	P-Valor
Intrínsecas - Discordo	4,706	6,198	5,981	6,144	6,699	6,381	4,500	0,066	0,153
Intrínsecas - Concordo	2,471	1,375	1,350	1,442	0,959	1,048	2,000	-0,063	0,170
Ambientais - Discordo	1,882	2,094	1,731	1,298	1,658	1,238	0,500	-0,119	0,010
Ambientais - Concordo	2,471	2,198	2,050	2,433	2,068	2,619	5,000	0,025	0,592
Interacionais - Discordo	3,118	3,958	4,331	4,154	5,068	4,429	0,500	0,097	0,035
Interacionais - Concordo	1,647	0,708	0,575	0,635	0,247	0,143	3,000	-0,104	0,024
Desamparo - Discordo	5,118	5,042	4,656	4,615	4,890	4,333	3,000	-0,058	0,211
Desamparo - Concordo	0,353	0,396	0,700	0,788	0,712	0,286	0,500	0,104	0,023
Intenção - Discordo	0,471	0,438	0,431	0,337	0,370	0,381	0,000	-0,053	0,251
Intenção - Concordo	1,588	1,604	1,488	1,731	1,644	1,381	1,500	0,020	0,657
Transporte - Discordo	0,765	0,781	1,069	0,885	0,699	0,619	0,000	-0,016	0,730
Transporte - Concordo	1,353	1,531	1,081	1,279	1,342	0,810	0,500	-0,037	0,418
Hospedagem - Discordo	0,529	0,542	0,625	0,519	0,534	0,524	0,000	0,000	0,997
Hospedagem - Concordo	1,471	1,427	1,063	1,231	1,137	0,905	1,000	-0,064	0,165

Fonte: a autora, 2021

Em relação a idade, a discordância com as restrições aparece maior, ou seja, quanto maior a idade, as pessoas enxergam menos restrições, porém neste caso, o p-valor não é significativo. Outro fator importante, é que as pessoas mais velhas apresentam menos restrições interacionais, ou seja, concordam mais, e acontece ao contrário com as pessoas mais novas, visto que elas concordam menos.

Respondentes com menos de 20 anos, discordaram totalmente de 4,7 da escala de intrínsecas 1 (em média), e na faixa de 20 a 29 anos discordaram totalmente de 6,1 da mesma escala, e essa discordância ocorreu nas demais faixas etárias, podendo mostrar que independente da idade, as restrições intrínsecas não são muito percebidas por eles.

Interessante observar que em todas as idades, a intenção de viagem possui maioria de respostas positivas, podendo indicar que independente da idade, as pessoas com deficiência possuem a intenção de viajar. Nos aspectos de transporte e hospedagem, em todas as idades concordam que as restrições de acessibilidade são impeditivas a viagem.

4.4.3 Escolaridade

Tabela 18: Relação entre constructos e escolaridade dos participantes

Escolaridade	Ensino superior completo	Pós-graduação completo	Ensino médio completo	Ensino fundamental completo	Sem educação formal / Ensino fundamental incompleto	Correlações	P-Valor
Intrínsecas - Discordo	6,838	6,441	5,581	5,917	5,300	0,153	0,001
Intrínsecas - Concordo	0,981	0,824	1,603	2,028	2,100	-0,162	0,000
Ambientais - Discordo	1,513	1,015	1,855	2,306	2,233	-0,176	0,000
Ambientais - Concordo	2,331	2,088	2,184	1,917	2,500	0,014	0,763
Interacionais - Discordo	4,756	4,809	3,944	3,806	3,033	0,196	0,000
Interacionais - Concordo	0,444	0,279	0,659	0,833	1,433	-0,129	0,005
Desamparo - Discordo	5,144	4,853	4,564	4,111	4,400	0,121	0,008
Desamparo - Concordo	0,413	0,471	0,732	1,222	0,800	-0,126	0,006
Intenção - Discordo	0,238	0,221	0,492	0,528	0,967	-0,221	0,000
Intenção - Concordo	1,681	1,779	1,486	1,611	1,233	0,097	0,035
Transporte - Discordo	0,938	0,838	0,844	0,722	1,033	0,052	0,256
Transporte - Concordo	1,106	0,926	1,352	1,806	1,500	-0,128	0,005
Hospedagem - Discordo	0,563	0,441	0,525	0,639	0,933	-0,062	0,177
Hospedagem - Concordo	1,106	1,000	1,296	1,361	1,267	-0,085	0,066

Fonte: a autora, 2021

Para as restrições intrínsecas, quem tem mais escolaridade, enxerga menos restrições. Os sinais das correlações são invertidos e possuem p-valor significativo. Assim como acontece com as restrições ambientais, onde quem possui menos escolaridade, enxerga mais restrições, por se tratar de barreiras físicas, os constructos de transporte e hospedagem também se mostram como mais restritivos aos que possuem menor formação acadêmica.

Para as restrições interacionais e de desamparo aprendido, os aspectos da escolaridade também apresentam diferença, visto que quem discorda mais das restrições, possui maior escolaridade, novamente indicando que enxergam menos restrições do que aqueles que possuem menor escolaridade.

4.4.4 Renda

Tabela 19: Relação entre constructos e renda familiar mensal dos respondentes

Renda	De 10 a 15 salários mínimos (R\$10.451 - R\$ 15.675,00)	De 5 a 7 salários mínimos (R\$ 5.226,00 - R\$ 7.315,00)	De 1 a 3 salários mínimos (R\$1.046,00 R\$ 3.135,00)	De 3 a 5 salários mínimos (R\$ 3.136,00 - R\$ 5.225,00)	De 7 a 10 salários mínimos (R\$ 7.316,00 - R\$ 10.450,00)	Inferior um salário mínimo (até R\$ 1.045,00)	Acima de 15 salários mínimos (+ de R\$ 15.676,00)	Correlações	P-Valor
Intrínsecas - Discordo	7,615	6,538	5,812	6,457	6,531	5,467	7,250	0,184	0,000
Intrínsecas - Concordo	0,846	0,872	1,547	0,840	1,063	2,078	0,458	-0,179	0,000
Ambientais - Discordo	1,538	0,821	1,818	1,580	1,438	2,244	0,667	-0,188	0,000
Ambientais - Concordo	1,962	2,821	2,320	1,840	2,625	2,078	2,042	0,030	0,516
Interacionais - Discordo	5,654	4,436	4,127	4,556	4,813	3,433	5,125	0,214	0,000
Interacionais - Concordo	0,269	0,205	0,641	0,370	0,281	1,144	0,333	-0,199	0,000
Desamparo - Discordo	5,385	5,103	4,536	5,148	4,563	4,456	5,250	0,113	0,014
Desamparo - Concordo	0,269	0,513	0,718	0,321	0,375	1,067	0,250	-0,172	0,000
Intenção - Discordo	0,154	0,154	0,436	0,321	0,219	0,744	0,000	-0,251	0,000
Intenção - Concordo	2,038	2,026	1,575	1,383	1,781	1,300	2,000	0,150	0,001
Transporte - Discordo	0,692	0,564	0,845	0,827	0,969	1,178	0,750	-0,081	0,079
Transporte - Concordo	1,115	1,205	1,420	0,901	0,969	1,356	1,375	-0,054	0,240
Hospedagem - Discordo	0,615	0,282	0,525	0,519	0,563	0,822	0,375	-0,095	0,039
Hospedagem - Concordo	1,077	1,385	1,260	1,000	1,375	1,111	1,208	0,027	0,552

Fonte: a autora, 2021

Em relação a renda mensal familiar dos respondentes, quanto maior a renda, menor a percepção de restrições intrínsecas assim como para restrições interacionais e para o desamparo aprendido. Isso demonstra que a renda familiar é um dos aspectos que influencia na percepção de restrição às barreiras em uma intenção de viagem. Inclusive no constructo de intenção de viagem, as respostas são similares, indicando que quanto menor a renda, maior a percepção de restrição.

4.4.5 *Viajou?*

Tabela 20: Se já viajaram a lazer depois se tornar cadeirante

Viajou	Sim	Não
Intrínsecas - Discordo	6,365	5,396
Intrínsecas - Concordo	1,171	1,910
Ambientais - Discordo	1,613	1,883
Ambientais - Concordo	2,133	2,505
Interacionais - Discordo	4,459	3,676
Interacionais - Concordo	0,459	1,036
Desamparo - Discordo	4,928	4,198
Desamparo - Concordo	0,528	0,955
Intenção - Discordo	0,329	0,631
Intenção - Concordo	1,685	1,270
Transporte - Discordo	0,931	0,703
Transporte - Concordo	1,102	1,739
Hospedagem - Discordo	0,558	0,568
Hospedagem - Concordo	1,102	1,486

Fonte: a autora, 2021

Uma das perguntas sobre a experiência dos respondentes era se eles depois de se tornarem cadeirantes haviam viajado a lazer. Acima são apresentados os dados dos respondentes que viajaram (sim) e os que nunca viajaram (não) com a quantidade de respostas em discordância (1) e concordância (3) das respostas sobre restrições. Desta forma, é possível identificar que a percepção de restrições intrínsecas é similar para quem já viajou e para quem nunca viajou, visto que os dois grupos mais discordaram do que concordaram na maioria das perguntas.

Já nas restrições interacionais, o grupo que já viajou parece enxergar um pouco menos de restrição do que quem nunca viajou, assim como no desamparo aprendido. Já no constructo de transporte, a diferença entre os grupos se mostra bem diferente, visto que quem nunca viajou mostra mais restrições, ou seja, discorda menos e concorda mais com a maioria das respostas, o que pode indicar uma percepção bem diferente de quem viajou e teve experiência na utilização dos meios de transporte para deslocamento para a viagem.

Tabela 21: Correlação entre constructos e aspectos dos respondentes

	Idade	Escolaridade	Renda	Intrinsecas1	Intrinsecas3	Ambientais1	Ambientais3	Interacionais1	Interacionais3	Desamparo1	Desamparo3	Intencao1	Intencao3	Transporte1	Transporte3	Hospedagem1	Hospedagem3
Idade	1,000	0,231	0,238	0,066	-0,063	-0,119	0,025	0,097	-0,104	-0,058	0,104	-0,053	0,020	-0,016	-0,037	0,000	-0,064
Escolaridade	0,231	1,000	0,477	0,153	-0,162	-0,176	0,014	0,196	-0,129	0,121	-0,126	-0,221	0,097	0,052	-0,128	-0,062	-0,085
Renda	0,238	0,477	1,000	0,184	-0,179	-0,188	0,030	0,214	-0,199	0,113	-0,172	-0,251	0,150	-0,081	-0,054	-0,095	0,027
Intrinsecas1	0,066	0,153	0,184	1,000	-0,367	0,451	-0,207	0,735	-0,280	0,564	-0,031	0,024	0,195	0,401	-0,153	0,308	-0,146
Intrinsecas3	-0,063	-0,162	-0,179	-0,367	1,000	-0,251	0,656	-0,281	0,588	-0,154	0,362	-0,060	0,203	-0,267	0,516	-0,238	0,478
Ambientais1	-0,119	-0,176	-0,188	0,451	-0,251	1,000	-0,381	0,318	-0,160	0,304	0,063	0,354	-0,090	0,506	-0,217	0,420	-0,277
Ambientais3	0,025	0,014	0,030	-0,207	0,656	-0,381	1,000	-0,171	0,485	-0,084	0,313	-0,178	0,383	-0,317	0,650	-0,339	0,658
Interacionais1	0,097	0,196	0,214	0,735	-0,281	0,318	-0,171	1,000	-0,401	0,458	-0,030	-0,014	0,161	0,302	-0,118	0,267	-0,123
Interacionais3	-0,104	-0,129	-0,199	-0,280	0,588	-0,160	0,485	-0,401	1,000	-0,080	0,281	-0,027	0,170	-0,193	0,458	-0,197	0,423
Desamparo1	-0,058	0,121	0,113	0,564	-0,154	0,304	-0,084	0,458	-0,080	1,000	-0,204	-0,057	0,428	0,365	-0,033	0,252	-0,023
Desamparo3	0,104	-0,126	-0,172	-0,031	0,362	0,063	0,313	-0,030	0,281	-0,204	1,000	0,321	0,009	0,007	0,325	0,036	0,287
Intencao1	-0,053	-0,221	-0,251	0,024	-0,060	0,354	-0,178	-0,014	-0,027	-0,057	0,321	1,000	-0,469	0,274	-0,122	0,291	-0,148
Intencao3	0,020	0,097	0,150	0,195	0,203	-0,090	0,383	0,161	0,170	0,428	0,009	-0,469	1,000	-0,013	0,394	-0,111	0,395
Transporte1	-0,016	0,052	-0,081	0,401	-0,267	0,506	-0,317	0,302	-0,193	0,365	0,007	0,274	-0,013	1,000	-0,391	0,585	-0,341
Transporte3	-0,037	-0,128	-0,054	-0,153	0,516	-0,217	0,650	-0,118	0,458	-0,033	0,325	-0,122	0,394	-0,391	1,000	-0,372	0,788
Hospedagem1	0,000	-0,062	-0,095	0,308	-0,238	0,420	-0,339	0,267	-0,197	0,252	0,036	0,291	-0,111	0,585	-0,372	1,000	-0,481
Hospedagem3	-0,064	-0,085	0,027	-0,146	0,478	-0,277	0,658	-0,123	0,423	-0,023	0,287	-0,148	0,395	-0,341	0,788	-0,481	1,000

Fonte: a autora, 2021

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, as pessoas com deficiência representam uma grande parcela da população, e as discussões sobre suas demandas estão se refletindo cada vez mais em políticas públicas. Na academia, grande parte dos estudos brasileiros refletem a necessidade de acessibilidade arquitetônica, enquanto as publicações internacionais estão em crescimento e abordando novos aspectos além da acessibilidade dos destinos turísticos. Diversos autores discutem a importância da participação das PcD no lazer e turismo, e fatores responsáveis para a sua não participação seriam as barreiras enfrentadas por esse público. O conceito de barreiras, segundo Smith (1987), diz respeito a barreiras intrínsecas, ambientais e interacionais. A intenção de viajar só existe quando as barreiras mencionadas anteriormente são superadas. Muitas vezes essas restrições parecem tão descomunais que impedem a pessoa com deficiência de transformar seu desejo de viajar em realidade.

Uma barreira invisível que pode ocorrer à pessoa com deficiência é o desamparo aprendido, sentimento teorizado por Seligman (1976). O autor examina o estado psicológico que resulta de eventos incontroláveis. No caso dos PcD, tais eventos incluem o enfrentamento de barreiras, sejam elas intrínsecas, ambientais ou interacionais. A pessoa enfrenta desamparo aprendido à medida em que não produz novas respostas voluntárias para os mesmos problemas, tendo sido exposta à barreira em si ou recebendo a informação externa

de que ela seria desamparada. Um exemplo desse desamparo é o de alguém que tem o desejo de viajar, mas lê ou ouve que determinado destino não é acessível, ou ainda, que ela enfrentará diversas barreiras para conseguir realizar a viagem e, mesmo sem ter tido a experiência da atividade turística, ela já se sente desamparada por ter a percepção de que não será possível concluir a viagem desejada sem grandes dificuldades.

A expectativa de restrição que a pessoa com deficiência tem ao considerar participar ou não de uma viagem deve ser mais bem observada, tentando-se compreender quais aspectos, além das barreiras arquitetônicas (ou mesmo naturais), podem influenciar na viagem desse público.

Assim, a presente pesquisa foi baseada no modelo de estudo de Lee, Agarwal e Kim (2012), em que se considera a existência de uma relação próxima entre intenção de viagem e restrições sentidas por esse público, sendo o estado psicológico um dos agentes causadores dessa restrição e, conseqüentemente, de redução do número de viagens de pessoas com deficiência física.

Para realizar este trabalho, foi aplicado questionário a pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas. Os entrevistados foram selecionados em grupos com tais características, na rede social *Facebook*, entre os dias 26 de novembro de 2020 e 02 de fevereiro de 2021. Neste estudo, a maioria dos respondentes adquiriu a deficiência na fase adulta (a partir dos 20 anos) e tem uma deficiência de paraplegia, ou seja, na maior parte dos casos, consegue se movimentar acima do quadril, o que pode facilitar no deslocamento com a cadeira de rodas.

Para a comparação de dados entre os constructos e o sexo dos respondentes, foi possível identificar que em alguns constructos as mulheres enxergam mais restrições do que os homens como nas restrições intrínsecas e interacionais, porém os homens parecem enxergar mais restrições no desamparo aprendido. Para o comparativo de idade dos respondentes, a intenção de viagem é sempre positiva, porém nos constructos de transporte e hospedagem os respondentes concordam que as restrições de acessibilidade são impeditivas para realização da viagem. Outros aspectos importantes, são os de renda quanto de escolaridade, em que os respondentes que apresentam menos restrições às barreiras, são àqueles que ganham mais e estudaram mais.

Uma das limitações deste estudo, e que não permitiu a comparação de dados com o artigo base, foi o erro na coleta de dados, impossibilitando que as análises fossem mais profundas, utilizando técnicas estatísticas multivariadas. Outra limitação ocorreu devido à aplicação dos questionários via rede social, método que não permite qualquer controle sob o

respondente, não sendo possível esclarecer eventuais dúvidas em relação ao preenchimento do questionário, ainda que, dessa forma seja possível conseguir um maior número de participantes, aproveitando a facilidade de distribuição do questionário.

Uma sugestão de pesquisa futura seria a replicação desse mesmo estudo feito, maior número de respondentes, empregando a escala *Likert* de 5 pontos e, assim, possibilitando uma análise estatística utilizando a modelagem de equações estruturais, e não somente técnica univariada, podendo realizar uma melhor comparação de dados com o artigo base e ainda abrindo possibilidade para resultados mais completos.

REFERÊNCIAS

- ABRAMSON, L. Y; SELIGMAN, M. E. P; TEASDALE, J. D. *Learned helplessness in humans: critique and reformulation. Journal of Abnormal Psychology. Vol. 87, n. 1, pp. 49-74, 1978.*
- ALEGRE, J; MATEO, S; POU, L. *An analysis of household's appraisal of their budget constraints for potential participation in tourism. Tourism Management. Vol. 31, p. 45-56. Feb 2010.*
- ALTINAY, Z; SANER, T; BAHÇELERLI, N. M; ALTINAY, F. *The role of social media tools: accessible tourism for disabled citizens. Educational Tecnology & Society. Vol. 19, p. 89-99. Jan 2016.*
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015. 162p.
- BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 12 ed. São Paulo: SENAC, 1997.
- BI, Y; CARD, J. A; COLE, S. T. *Accessibility and attitudinal barriers encountered by Chinese travellers with physical disabilities. International Journal of Tourism Research. Vol. 9, p.205-216. May 2007.*
- BOIA, Y. I. K. **O turismo e a pessoa portadora de necessidades especiais**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em turismo e hotelaria. Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2000.
- BRASIL. **Lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm>. Acesso em 02 de novembro de 2017.
- BLICHFELDT, B. S; NICOLAISEN, J. *Disabled travel: not easy, but doable. Journal Current Issues in Tourism. Vol. 14, p. 79-102 Jun 2010.*
- BURNETT, J.J; BAKER, H. B. *Assessing the travel-related behaviors of the mobility-disabled consumer. Journal of Travel Research, Vol. 40, P. 4-11, Aug 2001.*
- CARD, J. A; COLE, S. T.; HUMPHREY, A. H. *A comparison of the accessibility and attitudinal barriers model: travel providers and travelers with physical disabilities. Asia Pacific Journal of Tourism Research. Vol. 11, p.161-175. 2006.*
- CAVINATO, J. L; CUCKOVICH, M. L. *Transportation and tourism for the disabled: an assessment. Transportation Journal of Penn State University Press. Vol. 31, p. 46-53. 1992.*
- CASTELLI, Geraldo. **Gestão Hoteleira**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 2006.
- COOPER, Chris; HALL, Colin Michael; TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo Contemporâneo**. Rio de Janeiro: Campus, 2011.

CRAWFORD, D. W; GODBEY, G. *Reconceptualizing barriers to family leisure*. *Journal Leisure Sciences*, vol. 9. P. 119-127, May 1987.

DARCY, S. *Marginalised Participation: physical disability, high support need and tourism*. *Journal of Hospitality and Tourism*. Vol. 9, Jan 2002.

DUARTE, D. C; BORDA, G. Z; MOURA, D. G; SPEZIA, D. S. **Turismo acessível no Brasil**: um estudo exploratório sobre as políticas públicas e o processo de inclusão das pessoas com deficiência. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, São Paulo, v. 9. n. 3, pp. 537-553, set./dez. 2015.

DUARTE, D. C; LEMOS, G. S. **Turismo acessível**: estudo da legislação brasileira e internacional sobre os direitos de pessoas com deficiência. *Inclusão Social*, v. 10, n. 2017.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. *Americans with disabilities act of 1990*. Institui a Lei dos Americanos com Deficiência. 1990. Disponível em: <<https://www.ada.gov/pubs/adastatute08.htm>>. Acesso em 05 de abril de 2021.

GESSER, M; BOCK, G. L. K; LOPES, P. H. (org.). **Estudos da deficiência: anticapacitismo e emancipação social**. Curitiba: CRV, 2020. 248p.

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

GLADWELL, N; BEDINI, L. *In search of lost leisure: the impact of caregiving on leisure travel*. *Tourism Management*. Vol. 25, p.685-693. Dec 2004.

GOULART, R. R. **As viagens e o turismo pelas lentes do deficiente físico praticante do esporte adaptado**: um estudo de caso. Dissertação (Mestrado em Turismo). Universidade de Caxias do Sul. Caxias do Sul, 2007. Disponível em: <https://repositorio.ucs.br/xmlui/handle/11338/265>. Acesso em 22 de janeiro de 2020.

GUEDES et al. **Projeto de ensino aprender fazendo estatística**. Instituto de Matemática e Estatística. Universidade de São Paulo. 2005.

HAIR, J. F. J [et al]. **Análise multivariada de dados**. 6 ed. Porto Alegre: Bookman, 2009.

HIROTO, D. S; SELIGMAN, M. E. P; *Generality of learned helplessness in man*. *Journal of Personality and Social Psychology*. Vol. 31, n. 3, pp. 311-327, 1975.

HUBBARD, J; MANNELL, R. C. *Testing competing models of the leisure constraints negotiation process in a corporate employee recreation setting*. *Journal Leisure Science*. Vol. 23, P. 145-163. 2001.

HUNZIKER, M. H. L. **O desamparo aprendido revisitado**: estudos com animais. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*. Vol. 21, n. 2, pp. 131-139, Mai/Ago, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 11 de abril de 2020.

ISRAELI, A. A. *A preliminary investigation of the importance of site accessibility factors for disabled tourists*. *Journal of Travel Research*. Vol. 41. P.101-104. Aug 2002.

JACKSON, E. L; CRAWFORD, D. W; GODBEY, G. *Negociation of leisure constraints*. *Journal of leisure sciences*. Vol. 15, p. 1-11. 1993.

LEE, B. L; AGARWAL, S; KIM, H. J. *Influences of travel constraints on the people with disabilities' intention to travel: an application of Seligman's helplessness theory*. *Tourism Management*. Vol. 33, P. 569-579. Jun 2012.

LOI, K. I; KONG, W. H. **People with disabilities (PwD) in the tourism industry – concepts and issues**. *Critical Tourism Studies*. Jun 2015.

MARTINS, A. A. C. **Motivação, expectativa, experiência, satisfação ou dissatisfação dos turistas com o produto turístico destino**: estudo sobre a área da grande Maceió – Alagoas – BR. 2006. Tese (Doutorado em Administração). Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006. doi: 10.11606/T.12.2006.tde-22082006-185302. Acesso em: 22 de janeiro de 2020.

MCKERCHER, B; DARCY, S. *Re-conceptualizing barriers to travel by people with disabilities*. *Tourism Management Perspectives*, Vol. 26, p.59-66, Apr 2018.

MELLO, A. G. **Deficiência, incapacidade e vulnerabilidade**: do capacitismo ou a preeminência capacitista e biomédica do Comitê de Ética em Pesquisa da UFSC. *Ciênc. Saúde coletiva [online]*. Vol. 21, n. 10, pp. 3265-3276. 2016. Disponível em: < https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232016001003265&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em 7 de abril de 2021.

MENDES, B. C. **Turismo e inclusão social para cadeirantes**. Dissertação (Mestrado em Turismo). Universidade Anhembi Morumbi. São Paulo, 2008. Disponível em: <http://periodicos.anhembi.br/arquivos/trabalhos/342667.pdf>. Acesso em 31 de março de 2020.

MENDES, B. C; PAULA, N. M. de. **A hospitalidade, o turismo e a inclusão social para cadeirantes**. *Revista Turismo em Análise*, Vol. 19 (2), p. 329-343, Aug 2008.

NASCIMENTO, E. D. **Análise da produção teórica brasileira sobre o turismo e acessibilidade de 1987 a 2016**. Dissertação (Mestrado). Programa de pós-graduação em turismo, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório Mundial sobre Deficiência**. Disponível em: https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf. Acesso em 28 de janeiro de 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **A ONU e as pessoas com deficiência**. Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/acao/pessoas-com-deficiencia/>>. Acesso em 19 de janeiro de 2020.

PAGÁN, R. *The impact of holiday trips on life satisfaction and domains of life satisfaction: evidence for German disabled individuals*. *Journal of Travel Research*. Vol.54,

2015.

PÓRIA et al. *The flight experiences of people with disabilities: an exploratory study*. *Journal of Travel Research*. Vol. 49, n. 2, pp. 216-227, 2009.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Imprensa**: aos jornalistas e demais profissionais de comunicação. São Paulo. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/a_imprensa/index.php?p=10505>. Acesso em 24 de janeiro de 2020.

RAY, N. M; RYDER, M. E. *“Eibilities” tourism: an exploratory discussion of the travel needs and motivations of the mobility-disabled*. *Tourism Management*, Vol. 23, p. 57-72, 2003.

RODRIGUES, I. M; VALDUGA, V. **Turismo acessível para pessoas com deficiências**: a produção científica dos periódicos de turismo do Brasil. *Revista Turismo em Análise*, v. 32, n. 1, p. 59-78, 2021.

SAMELO, M. J. **Investigação sobre o desamparo aprendido em humanos**. São Paulo: Instituto de Psicologia, Univesidade de São Paulo, 2008. Dissertação de Mestrado em Psicologia Experimental. Acesso em 10 de novembro de 2020.

SAWAIA, B. (Org.). *As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social*. 14 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

SELIGMAN, M. E. P. *Helplessness: on depression, development, and death*. San Francisco: W. H. Freeman and Company, 1976.

SELIGMAN, M. E. P; MAIER, S. F. *Failure to escape traumatic shock*. *Journal of experimental psychology*. Vol. 74. n. 1, pp. 1-9, 1967.

SEVERINO. A. J. **Metodologia do trabalho científico**. 23 ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SIQUEIRA, D; DORNELLES, T. G; ASSUNÇÃO, S. M. **Experenciando capacitismo**: a vivência de três pessoas com deficiência. *In*: GESSER, M; BOCK, G. L. K; LOPES, P. H. (org.). *Estudos da deficiência: anticapacitismo e emancipação social*. Curitiba: CRV, 2020. 248p.

SHAW, G; COLES, T. *Disability, Holiday making and tourism industry in UK: a preliminary survey*. *Tourism Management*. Vol. 25, p. 397-403, Jun 2004.

SHI, L; SHU, C; CHANCELLOR, C. *Understanding leisure travel motivations of travelers with acquired mobility impairments*. *Tourism Management*. Vol. 33, p228-231 Feb 2011.

SMITH, E. W. *Leisure of disabled tourists*: barriers to participation. *Annals of Tourism Reseach*, Vol. 14, p. 376-389, 1987.

SWARBROOKE, John e HORNER, Susan. **O comportamento do consumidor no turismo**. São Paulo: Aleph, 2002.

TRIGO, L. G. G. **Turismo Básico**. 8 ed. São Paulo: SENAC, 2009.

VEAL, A. J. **Metodologia de pesquisa em lazer e turismo**. São Paulo: Aleph, 2011.

WANDERLEY, M. B. **Refletindo sobre a noção de exclusão**. In: SAWAIA, B. (Org.). *As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social*. 14 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

YATES, K. *Understanding the experiences of mobility-disabled tourists*. International Journal of Tourism Policy, Vol 1, Oct 2007.

YAU, M. K; MCKERCHER, B; PACKER, T. L. *Travelling with a disability: more than an access issue*. Annals of Tourism Research. Vol. 31, p.946-960. Oct 2004.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO ELABORADO NO *GOOGLEFORMS*

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Olá, você está sendo convidado(a) a participar de uma pesquisa sobre restrições de viagem para pessoas com deficiência física.

Eu, Marina Monteiro da Silva, estudante do Programa de Pós-Graduação em Turismo pela Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH/USP), estou realizando uma pesquisa que fará parte da minha dissertação de mestrado intitulada "Influência das restrições de viagem na intenção das pessoas com deficiência física de viajar", sob orientação do Prof. Dr. Glauber Eduardo de Oliveira Santos.

Essa pesquisa consiste em um questionário com perguntas fechadas e tem como objetivo analisar quais são as percepções de restrições de viagem para cadeirantes e como essas percepções influenciam a intenção de viagem.

Gostaria que você participasse desta pesquisa, na qual me comprometo respeitar seus direitos de:

- 1 - Participar ou deixar de participar do estudo;
- 2 - Interromper a participação na pesquisa caso se sinta incomodado(a) com a mesma;
- 3 - Receber uma resposta a alguma dúvida durante ou após a pesquisa.

Esclareço que, ao participar dessa pesquisa, não haverá nenhum tipo de risco e que o tempo estimado de sua participação será de 5 minutos. Não há nesta pesquisa nenhuma identificação do respondente. Informações anônimas poderão ser compartilhadas abertamente com outras pessoas.

Deixo meu e-mail para contato (marinamonteiro@usp.br) para que possa obter mais esclarecimentos ou informações sobre o estudo e sua participação.

Ao seguir adiante nesta pesquisa, você declara que, após convenientemente esclarecido pela pesquisadora e ter entendido o que me foi explicado, você consente em participar da presente pesquisa.

***Obrigatório**

Cadeirante?

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

1. Você é cadeirante? *

Marcar apenas uma oval. Sim *Pular para a pergunta 2* Não

Características do respondente

2. Sexo: *

Marcar apenas uma oval. Feminino Masculino Outro

3. Idade: *

Marcar apenas uma oval. Menos de 20 anos De 20 a 29 anos De 30 a 39 anos De 40 a 49 anos De 50 a 59 anos De 60 a 69 anos 70 anos ou mais

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

4. Nível de escolaridade *

Marcar apenas uma oval.

- Sem educação formal / Ensino fundamental incompleto
- Ensino fundamental completo
- Ensino médio completo
- Ensino superior completo
- Pós-graduação completa

5. Idade em que a deficiência foi adquirida: *

Marcar apenas uma oval.

- De nascença
- De 0 a 9 anos
- De 10 a 19 anos
- De 20 a 29 anos
- De 30 a 39 anos
- De 40 a 49 anos
- De 50 a 59 anos
- 60 anos ou mais

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

6. Quais suas deficiências físicas?

Marque todas que se aplicam.

- Paraplegia
- Paraparesia
- Monoplegia
- Monoparesia
- Tetraplegia
- Tetraparesia
- Triplegia
- Triparesia
- Hemiplegia
- Hemiparesia
- Amputação
- Paralisia Cerebral
- Ostomia
- Não Sei

Outro: _____

7. Renda familiar mensal: *

Marcar apenas uma oval.

- Inferior um salário mínimo (até R\$ 1.045,00)
- De 1 a 3 salários mínimos (R\$ 1.046,00 - R\$ 3.135,00)
- De 3 a 5 salários mínimos (R\$ 3.136,00 - R\$ 5.225,00)
- De 5 a 7 salários mínimos (R\$ 5.226,00 - R\$ 7.315,00)
- De 7 a 10 salários mínimos (R\$ 7.316,00 - R\$ 10.450,00)
- De 10 a 15 salários mínimos (R\$ 10.451,00 - R\$ 15.675,00)
- Acima de 15 salários mínimos (+ de R\$ 15.676,00)

Já viajou?

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

8. Você realizou alguma viagem com pernoite em hotéis, pousadas ou similares depois de se tornar cadeirante? *

Marcar apenas uma oval.

- Sim Pular para a pergunta 9
 Não Pular para a pergunta 12

Experiência de viagens

9. Quantas vezes viajou com pernoite em hotéis, pousadas ou similares após se tornar cadeirante? *

Marcar apenas uma oval.

- 1 vez
 2 ou 3 vezes
 4 ou 5 vezes
 6 a 10 vezes
 11 a 20 vezes
 21 vezes ou mais

10. Com quais tipos de grupo você fez essas viagens? *

Indique sim ou não em cada linha

Marcar apenas uma oval por linha.

	Sim	Não
Sozinho	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Familiares ou amigos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Excursão em grupo de cadeirantes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Excursão em grupo de não cadeirantes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

11. Para planejar as viagens, qual a principal fonte de informação que utiliza? *

Marcar apenas uma oval.

- Grupo de pessoas com deficiência nas redes sociais
- Amigos e/ou parentes
- Agências de viagens
- Internet

Percepções sobre as viagens

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

12. Indique sua opinião sobre a afirmativa a seguir: Em que medida cada aspecto restringe sua intenção de viajar? *

Assinale uma alternativa em cada linha

Marcar apenas uma oval por linha.

	Discordo totalmente				Concordo totalmente
Medo de fazer algo sozinho	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viajar impõe requisitos que estão além de minhas capacidades	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Regras e exigências que desconheço para poder viajar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Médicos me recomendaram não viajar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Falta de tempo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Falta de informação sobre locais acessíveis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encontrar instalações ruins / inconvenientes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Condições específicas de clima a ser evitados (calor excessivo ou muito frio)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medo de ser ignorado por outras pessoas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medo de me machucar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

13. Continuando: Em que medida cada aspecto restringe sua intenção de viajar? *

Assinale uma alternativa em cada linha

Marcar apenas uma oval por linha.

	Discordo totalmente				Concordo totalmente
Receber olhares incômodos de outras pessoas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medo de ser objeto da curiosidade alheia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ter excesso de zelo das outras pessoas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sofrer preconceito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encontrar condições ruins de transporte no local	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Falta de habilidade física para percorrer o local livremente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Não ter condições de se dar bem com outras pessoas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tenho medo, mas não sei exatamente do quê	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

14. Relembrando: Em que medida cada aspecto restringe sua intenção de viajar? *

Assinale uma alternativa em cada linha

Marcar apenas uma oval por linha.

	Discordo totalmente				Concordo totalmente
Condições físicas inadequadas dos locais de destino	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minha condição requer uso de equipamentos auxiliares	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ter super proteção dos cuidadores	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Falta de experiência em fazer amigos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Falta de conhecimento sobre viajar sem desconforto e inconveniência	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estar em uma situação em que precisarei pedir ajuda para fazer algo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medo de não se dar bem com outras pessoas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medo de ser inconveniente ou causar desconforto a outras pessoas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

15. Indique sua opinião sobre as afirmativas a seguir. *

Assinale uma alternativa em cada linha

Marcar apenas uma oval por linha.

	Discordo totalmente				Concordo totalmente
Viajar não é algo que me agrade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viajar não é adequado para mim	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Não existem condições confortáveis para eu viajar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Não consigo lidar com muitas restrições enfrentadas durante a viagem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
É impossível eliminar muitas restrições enfrentadas durante a viagem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sempre que eu tiver chance de viajar, eu irei	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

16. Indique sua opinião sobre as afirmativas a seguir. *

Assinale uma alternativa em cada linha

Marcar apenas uma oval por linha.

	Discordo totalmente				Concordo totalmente
Farei o possível para aumentar minhas habilidades para viajar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medo de não ter acesso a utilização do banheiro no meio de transporte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Receio do hotel não ter áreas comuns acessíveis para utilização	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
O transporte até o destino pode ser desconfortável	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viajar me deixa mau humorado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estou confiante de que vou terminar minha programação de viagem, apesar das circunstâncias que experimento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

04/02/2021

Questionário sobre viagens para pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas

17. Indique sua opinião sobre as afirmativas a seguir. *

Assinale uma alternativa em cada linha

Marcar apenas uma oval por linha.

	Discordo totalmente				Concordo totalmente
Receio não ter quarto adaptado à minhas necessidades no hotel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medo de não ter auxílio quando necessário em caso de imprevistos no hotel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
O tempo de deslocamento até o destino pode ser longo não sendo adequado para mim	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
O transporte até o destino pode não ser acessível	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Continuarei buscando informações para viajar no futuro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viajar apenas me causa dores	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. Qual a chance de que você viaje nos próximos 12 meses? *

Marcar apenas uma oval.

	1	2	3	4	5	
Nada provável	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Extremamente provável

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários