



ACESSIBILIDADE EM SÃO LUÍS E A PESSOA COM DEFICIÊNCIA: inclusão ou exclusão? Velhos e novos paradigmas

Hermeneilce Wasti Aires Pereira Cunha¹

Resumo: Nas cidades, o acesso ao sistema de transporte coletivo é importante para a inclusão dos indivíduos, porém muitas pessoas com deficiência têm dificuldades no acesso a este meio de transporte. Objetivando melhorar a qualidade do transporte em São Luís, foi implantado o Sistema Integrado de Transporte (SITs). O sistema é do tipo tarifário e tem por finalidade, promover a justiça social diminuindo as distâncias geográficas, fazendo com que o usuário gaste apenas uma passagem. O objetivo do trabalho foi verificar a situação atual do transporte coletivo na capital maranhense e como a pessoa com deficiência tem superado as dificuldades do cotidiano. A metodologia consistiu em levantamentos bibliográficos e documentais. De acordo com os resultados obtidos foi possível identificar alguns aspectos que mostram de forma relevante a necessidade emergencial da melhoria do transporte coletivo da capital. Políticas Públicas eficazes e efetivas precisam ser aplicadas para a satisfação do cidadão usuário do transporte coletivo, principalmente, a pessoa com deficiência.

Palavras-chave: Mobilidade, São Luís, transporte coletivo.

Abstract: The development of urban centers is historically associated with the evolution of transport systems, since these directly affect geographic location and size of the cities. This way, transport systems are a relevant factor in defining the quality of life in the urban environment. In large cities, access to urban transport systems is a key factor for the integration of each person into society, but many persons with deficiency have difficulties in accessing transport vehicles. São Luis created the Integrated Transport System, in order to improve the quality of transport and the access of its population, including persons with deficiency. This integrated system is of the tariffary type and primarily aims at promoting social justice and at eliminating or reducing geographic distances by limiting tariff to one single fare or a little more. The present research investigates the current state of the Integrated Transport System of São Luis, the capital of Maranhão State, and investigates how persons with deficiency manage to cope with the difficulties of every-day life. Methodology is based on bibliographic and documentary research. Results indicate the urgent necessity to improve several key aspects of public transport in São Luis. Efficient political action needs to be taken in order to attain a satisfactory functioning of the transport system, especially concerning the aspects of social integration of people with deficiency.

Key words: Mobility, São Luís, public transport.

¹ Professora. Universidade Estadual do Maranhão. E-mail: wasti_uema@yahoo.com.br



1 – INTRODUÇÃO

Com o crescimento das cidades, nas últimas décadas, tem-se verificado os múltiplos problemas oriundos da desorganização espacial, tais como: congestionamentos intensos, poluição sonora, visual e ambiental, aumento de veículos individuais e a precariedade dos transportes coletivos nas cidades de grande e médio porte. Atrrelados a estes aspectos cita-se ainda um grande número de cidadãos brasileiros que apresentam sérios problemas de mobilidade reduzida ou algum tipo de deficiência.

Nesta ótica, verifica-se que os centros urbanos configuram-se em grandes cenários de disputas sociais, sobretudo, sendo estes espaços o “lócus” privilegiado da exclusão social. Partindo deste pressuposto, percebe-se claramente a segregação, o abandono, e até mesmo a negação de estratos sociais, que, em certas medidas, sustentam a reprodução e a continuidade do processo de reprodução e acumulação do capital. (VASCONCELLOS,2006)

Ainda de acordo com o referido autor, situações de exclusão resultantes e resultado das desigualdades sociais, podem ser agravados pela manutenção das condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivo, dentre os quais, o sistema de transporte, mostra-se como um componente chave na ampliação ou mitigação dessa situação, principalmente quando os atores envolvidos no uso constante desse meio de locomoção apresenta dificuldades no acesso a estes veículos automotores.

De acordo com dados do IBGE (2000) têm-se no país aproximadamente 24 milhões de indivíduos que apresentam certa dificuldade de locomoção, ou seja, isso representa aproximadamente 14,5% da população brasileira com problemas de mobilidade. No Estado do Maranhão de acordo com estudos de Júnior (2008), com base no censo de 2000, existem no Maranhão aproximadamente, 912.930 indivíduos portadores de necessidades especiais, representando aproximadamente 16, 14% de sua população. Na capital maranhense esse número é de aproximadamente 117.467 indivíduos com deficiência, em São Luis, ou seja, 13,5% da sua população.

A acessibilidade é definida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas(ABNT), através da norma NBR 9050/94, que dispõe acerca da “Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço mobiliário e equipamentos urbanos – A possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano.” No Brasil a constitucionalização dos direitos das pessoas com deficiência é algo recente. Antes da Constituição Federal de 1988, na Emenda Constitucional nº



125, de 17 de outubro de 1978, o texto da matéria se restringia ao acesso aos edifícios e logradouros. (BRASIL, 2007)

Com a promulgação da Constituição, o tema é citado em seu artigo 5º, que garante o direito de ir e vir, e estabelece que: “XV – é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. (BRASIL, 2007).

Verifica-se, que nas últimas décadas tem havido um maior número de debates para discussões voltadas para a inclusão da pessoa com deficiência, com relação, principalmente à acessibilidade/mobilidade nas grandes cidades. É apresentada, aqui a visão de alguns autores para essas questões.

Para Villaça (1988) “acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade”. No olhar de Vasconcellos (1997), a acessibilidade possibilita o acesso dos indivíduos aos pontos de emprego, educação, lazer e equipamentos públicos, tanto em função do uso do solo, como, em razão das características dos sistemas de transportes. TORQUATO & SANTOS, (2004) afirmam que “a dotação de mobilidade pode ser resolvido no plano individual, enquanto que a acessibilidade não se pode negar a pessoas”.

Para Bacil & Watzlawick, (2007), a trajetória histórica mostra que a pessoa com deficiência sempre foi marginalizada pela deficiência estar associada a doenças contagiosas, castigos divinos, punições por faltas ou crimes. Verifica-se, porém que apesar dos avanços tecnológicos e da inserção na chamada pós-modernidade, as pessoas portadoras de deficiências, precisam quase que diariamente passar por mobilizações para garantir igualdade em seus direitos.

Santos (1997) destaca que nos países subdesenvolvidos, existe certa dificuldade em se verificar e equacionar a figura do “ser cidadão”, e que em muitos momentos é totalmente esquecida, em detrimento ao não acesso a elementos considerados essenciais e necessários como a saúde, educação, segurança, dentre outros. No olhar do autor é importante que:

“O respeito ao indivíduo é a consagração da cidadania, pela qual uma lista de princípios gerais e abstratos se impõe como um corpo de direitos concretos e individualizados. Portanto a cidadania é uma lei da sociedade que, sem distinção, atinge a todos e investe cada qual com a força de se ver respeitado contra a força, em qualquer circunstância”. (SANTOS, 1997).

O retrato da realidade maranhense, não é diferente do que é percebido em outras cidades brasileiras, em função das próprias histórias de marginalização e segregação, que acompanham os



portadores de necessidades especiais da capital maranhense.

Verifica-se diante do exposto que há uma necessidade de estudos em relação aos indivíduos portadores de necessidades em São Luís do Maranhão, em especial quanto aos usuários do transporte coletivo. Vasconcellos (2001) afirma que tal prerrogativa está intimamente relacionada à forma como estes cidadãos são cuidados. Enquanto em sociedades mais ricas, eles recebem tratamento especial para garantir suas necessidades básicas de deslocamento, nos países em desenvolvimento, e por conseguinte em Estados pobres da Federação como o Maranhão, eles raramente têm algum tipo de apoio.

Sem dúvida, a pessoa com deficiência, forma um dos grupos sociais mais prejudicados em suas necessidades de mobilidade, principalmente em locais que existe uma carência muito grande no aspecto dos recursos financeiros, isto porque o direcionamento de investimentos nos setores de saúde, transporte e infra-estrutura física acabam gerando, uma maior adequação desses setores e equipamentos. Além das barreiras físicas e da infra-estrutura, o portador de necessidades especiais enfrentam barreiras culturais relacionadas às famílias que não querem expor os seus membros em grupo.

A convenção dos direitos das pessoas com deficiência afirma que:

“Convencidos de que a família é o núcleo natural e fundamental da sociedade e tem o direito de receber a proteção da sociedade e do Estado e de que as pessoas com deficiência e seus familiares devem receber a proteção e a assistência necessárias para que as famílias possam contribuir para o pleno e igual desfrute dos direitos das pessoas” (BRASIL, 2007)

Para Ribas, (2007) a deficiência não se sustenta como negação. No plano do simbólico a ela pode ser dada a interpretação que se quiser. Os deprimidos costumazes podem defini-la como ruína. Porém os que encaram a vida como um conjunto de possibilidades a serem experimentadas sabe que a deficiência pode ser uma delas, e não necessariamente a mais pavorosa. A discussão de como superar o problema é uma das mais difíceis em termos de política de transporte, profundamente relacionada ao conceito de equidade.

Destacando a importância da acessibilidade no espaço urbano a Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência no seu artigo nono destaca:

“A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, serão aplicadas, entre outros, a edifícios, rodovias, meios de transporte e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e locais de trabalho”.



Para BATISTA, (2007), as barreiras arquitetônicas configuram-se em grandes entraves para a integração da pessoa com deficiência, porém é importante ressaltar que além das barreiras físicas, as sociais são igualmente conhecidas como atitudinais e corresponde aos juízos, comportamentos, olhares e conceitos errôneos da sociedade em relação às pessoas que não se enquadram na figura do homem padrão.

Dessa forma, acredita-se que as discussões aqui suscitadas poderão preencher lacunas relativas à mobilidade urbana, principalmente no transporte coletivo, de pessoas que apresentam dificuldade de locomoção, dada a escassez de pesquisa nesta área na capital maranhense. São feitas, aqui, considerações sobre a pessoa com deficiência e com dificuldade de locomoção na capital do Estado do Maranhão, no que diz respeito ao transporte coletivo. São apresentadas transformações que aconteceram nos últimos anos, e como a pessoa com deficiência tem tentado superar barreiras físicas, arquitetônicas e também sociais. As considerações finais apresentam a necessidade emergencial de políticas públicas mais eficazes para garantir a pessoa com deficiência uma sociedade menos fragmentada.

2. A ACESSIBILIDADE E O TRANSPORTE COLETIVO COMO PRÁTICA DE VIVÊNCIA EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO

Para PEIXOTO, (2000) a compreensão da cidade contemporânea necessita de uma volta ao passado, isto porque o espaço citadino, enquanto lócus de moradia tem ao longo dos tempos, transformando-se, adquirindo formas e funções diferentes em cada fase e período. A mesma autora ainda destaca que os espaços urbanos transformaram-se em espaços de reprodução do capital, sendo estruturada de modo a facilitar a articulação entre os sistemas de produção, consumo e circulação, permitindo a maior fluidez do capital.

Dessa forma, estes locais configuram-se em espaços de produção, circulação, consumo, prestação de serviços, das informações, dentre outros. LEVEMBRE (1991), porém resalta que a cidade do capital deveria também ser o espaço do cidadão, com direito aos serviços de saúde, educação, segurança e transportes com equidade, garantindo aos cidadãos dignidade, porém o que verifica-se é justamente o oposto, ou seja, os espaços urbanos configuram-se em territórios fragmentados, desarticulados e ao mesmo tempo articulados.

CORRÊA, (1995) corrobora com esta idéia, quando afirma que o espaço urbano é formado por diferentes partes que se relacionam entre si, unindo-se em um todo articulado. No



olhar de Peixoto (2000) a cidade na sociedade contemporânea, reproduz um espaço repleto de desigualdades e injustiças sociais, no qual o acesso aos bens de consumo coletivo é diferenciado de acordo com a classe social a que pertence cada cidadão. SANTOS, (2007) é enfático em afirmar que em decorrência do jogo exclusivo do mercado, o espaço vivido consagra desigualdades e injustiças e termina por ser, em sua maior parte, um espaço sem cidadãos.

Nas últimas décadas, tem-se verificado o crescimento acentuado, da capital maranhense, no que diz respeito aos aspectos concernentes a dinamização das suas atividades econômicas e o seu aumento populacional. Atrelado a estes fatos é interessante destacar a reestruturação do sistema viária na ilha do Maranhão, especificamente no município de São Luís.

Tem-se verificado um aumento intenso do número de veículos automotores particulares, pequenos veículos usados para o transporte de passageiros (vans) e uma frota de ônibus que não tem atendido às expectativas dos usuários deste meio de transporte, em decorrência do valor da passagem cobrado pelos proprietários de empresas da capital maranhense.

De acordo com Pereira *et. all*, 2004 a melhoria da qualidade de vida nas cidades, passa pela promoção de um transporte mais humano e eficiente. No olhar desses autores, um transporte desorganizado, gera uma serie de problemas e transtornos, levando as cidades a transtornos e situações insurpotáveis, onde a deteriorização acentuada dos sistemas de transportes existentes pode levar à perda da qualidade de vida e aumento significativo do custo de vida nas cidades.

Para, Júnior (2007), a atual crise do modelo urbano brasileiro e as alterações, políticas, econômicas e sociais em escala mundial, pedem novos esforços de organização do desenvolvimento das cidades, do transporte público e do trânsito. Problemas como o congestionamento crônico, redução no uso do transporte público, queda na mobilidade e acessibilidade, degradação do meio ambiente, altas taxas de acidentes de trânsito estão presentes nos cenários de muitas cidades brasileiras. Além disso, os custos inadequados do atual modelo de transporte urbano são socialmente inaceitáveis e constituem obstáculos estratégicos significativos e sua permanência é incompatível com uma melhor qualidade de vida.

No último quartel do século XX, as cidades possibilitarão um consumo fácil do espaço, através do número de automóveis existentes nas cidades. Verifica-se, porém, que atualmente a dependência do veículo motorizado tornou-se inevitável nas cidades. Percebe-se isto de forma muito clara na capital maranhense. De acordo com dados do DETRAN –MA, (2008) o número de veículos particulares novos hoje em São Luís é o maior em nível proporcional para os seus



habitantes. Consta-se desta forma a necessidade de implementação de políticas que atendam de forma mais específica, o cidadão que não dispõe de recursos financeiros suficientes para adquirir um veículo particular e necessita todos os dias deslocar-se pelo espaço urbano da capital maranhense. A acessibilidade configura-se como um elemento indispensável para alcançar locais do espaço público distantes do local de trabalho de tais indivíduos, além de proporcionar a mobilidade de tais cidadãos para os chamados espaços de lazer, como por exemplo, as praias da capital que se configuram em espaços públicos atendendo a todas às classes sociais.

No olhar de Vasconcellos, (1996) a distribuição de acessibilidade gerada pelas políticas de transporte e trânsito adotadas nos países em desenvolvimento está caracterizada por várias iniquidades, podendo-se evidenciar: O da acessibilidade, uma vez que a maioria das pessoas não tem a mesma acessibilidade desfrutada, por exemplo, pelos proprietários de automóveis. Os usuários do transporte público enfrentam condições piores que os usuários de automóveis. Destaca-se ainda a questão do conforto, uma vez que as condições internas dos veículos de transporte público são geralmente inadequadas, sendo a densidade de passageiros suficientemente altos para causar desconforto e tensão. Para o autor citado “as cidades devem ser projetadas de tal modo que os cidadãos tenham acesso a todos os lugares, o deslocamento, a comunicação e o transporte público devem ser acessíveis a todas as pessoas para se assegurar qualidade e igualdade a todos”.

Partindo-se desse pressuposto, verifica-se que o município de São Luís – Ma apresenta sérios problemas no que diz respeito à política de transportes de acessibilidade, isto porque, normalmente os portadores de necessidades especiais da capital são obrigados a deslocar-se pelo espaço urbano, em veículos não adaptados. Configurando-se desta forma em um grande inconveniente para estes indivíduos.

De acordo com Lima, (2007) a legislação brasileira, como acontece em diversos países, apresenta preocupação específica com a pessoa com deficiência na cidade, tanto em sua circulação como no uso do mobiliário urbano e especificamente no transporte. Na Lei Federal 10.048/00 está expresso que todo veículo para transporte público, a ser fabricado no Brasil, deve ser planejado de forma a facilitar o acesso das pessoas com dificuldades de mobilidade, o que implica no Poder Público só poder aceitar, quando da renovação da frota, veículos livres de barreiras, de forma a permitir o fácil embarque e desembarque das pessoas. De acordo com o Programa Brasil Acessível do Governo Federal são instituídas as seguintes metas para o transporte coletivo rodoviário:



- “Todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante.
- As normas técnicas para fabricação e adaptação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo foram elaboradas pelo Inmetro, NBR 14022, e tem validade desde 16 de setembro de 2006.
- A substituição da frota operante atual por veículos acessíveis deve ser promovida de forma gradativa.
- Os serviços desse transporte devem priorizar o acesso em nível em pelo menos um dos acessos ao veículo.
- As adaptações dos veículos, bem como os procedimentos e equipamentos a serem utilizados estarão sujeitas a programas de avaliação da conformidade desenvolvidos e implementados pelo Inmetro”.

Em São Luís a Lei Municipal Nº 3.614 de 28 de Agosto de 1997 determina que:

“10% (dez por cento) da frota de ônibus que faz o transporte coletivo, no município de São Luís, deverão possuir elevador mecânico, para uso de deficientes físicos”. (RAMOS, 2002)

É importante destacar o artigo 2º da mesma lei que diz que:

“O elevador mecânico terá por finalidade facilitar o acesso de deficientes físicos, com maior rapidez, comodidade e segurança, ao interior do ônibus”. (RAMOS, 2002)

A Lei Nº 3.614/97, ainda estabelece no seu artigo 3º, que na frota total de cada empresa de ônibus da capital maranhense, sendo que nenhuma empresa deixara de ter, pelo menos um veículo equipado com elevador mecânico. Na capital maranhense é possível identificar ainda um número bastante reduzido de veículos adaptados no transporte coletivo, o que dificulta desta forma o acesso à cidade por meio desses veículos. Fica ainda mais restrito para o portador de necessidades especiais o seu direito de ir e vir, pois na maioria das vezes, este cidadão, tem que ser conduzido em sua própria cadeira de rodas, enfrentando os declives e aclives do sítio urbano de São Luís. Além de ser impedido de conhecer ou visitar locais na cidade que só podem ser alcançados, quando o uso do transporte público é verificado. Partindo-se desse pressuposto no olhar de Rabelo (2008) “a acessibilidade é, portanto, um aspecto de grande relevância para os sistemas de transporte público de passageiros nas cidades para que todas as pessoas, em particular as com deficiência, possam fazer uso com segurança e autonomia”.

CONCLUSÃO

Assim como vários outros assuntos que são tratados continuamente pela população, a inserção da pessoa com deficiência no cotidiano das cidades deve ser algo sempre destacado. Não apenas pelo fato de serem “diferentes”, mas por serem cidadãos com direitos e deveres



como qualquer outro indivíduo brasileiro, maranhense e ludovicence. Infelizmente a não adequação de leis e normas vigentes acabam não contemplando a pessoa com deficiência. É importante se pensar na cidade sustentável de forma holística, para tanto é viável estabelecer dois pontos cruciais que são “a não criação de novas barreiras a acessibilidade e a eliminação das barreiras já existentes” (BATISTA, 2007). Acredita-se que este poderá ser o início de se vislumbrar São Luís apta para a inserção da pessoa com deficiência.

REFERÊNCIAS

ÁLVARO, Santos Maciel; Fabiana Polican Ciena. ACESSIBILIDADE: a inclusão do portador de deficiência sob um ponto de vista filosófico. Disponível em [http:// WWW. Unicentro. br-engenharia](http://WWW.Unicentro.br-engenharia). Acesso em 2008.

BATISTA, Irlene Ferreira. A acessibilidade espacial na cidade de São Luís: fonte de inclusão ou exclusão? Monografia de Graduação, UEMA, São Luís, 2007.

BACIL, Maristela; Watzlawick, Luciano Farinha .ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE DE PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA NO PARQUE AQUÁTICO, IRATI-PR *Revista Eletrônica Lato Sensu – Ano 2, nº1, julho de 2007.* <http://www.unicentro.br>. Acesso em 2009.

BRASIL. Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. CORDE, Brasília, DF, Setembro de 2007.

BRASIL. Programa Brasil Acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana Ministério das Cidades. 114 p.

Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. Manual de legislação em saúde da pessoa com deficiência /Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento Ações Programáticas Estratégicas. – 2. ed. rev. atual.– Brasília : Editora do Ministério da Saúde, 2006. 346 p. – (Série B. Textos Básicos de Saúde).

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1995.

DETRAN –MA. Departamento Trânsito do Maranhão (2008). <HTTP://www.gov.ma.br>. Acesso em 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Atlas do Estado do Maranhão. Rio de Janeiro, 1984.

JÚNIOR, João da Silva Maciel. A Política de cotas no trabalho como ação afirmativa para a pessoa com deficiência em São Luís. Dissertação de Mestrado em Políticas Publica UFMA, 2008.

INPE. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Catálogo de Imagens CBERS. Divisão de Geração de Imagens. Disponível em <http://www.dgi.inpe.br>. Acesso em 2006.

RAMOS, Paulo Roberto Barbosa. Os direitos fundamentais das pessoas portadoras de deficiência. 2ª Ed. São Luís: Promotória do Idoso e Deficiente, 2002.



RIBAS, João. Preconceito Contra as Pessoas com Deficiência: as relações que travamos com o mundo. São Paulo, Cortez, 2007.

SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão. 7ª Ed. EDUSP, São Paulo, 2007.

PEREIRA, L. F; Aquino W; MAIA, N.M.A (2004). Mobilidade e qualidade de vida. Revista dos Transporte Públicos, ANTP, 26, 2º Trimestre. P 109/113.

PEIXOTO, Waleria Maria Ribeiro. A construção do espaço urbano e o transporte coletivo. Boletim Goiano de Geografia 20 (1 – 2): 137-158. Jan/Dez.2000.

VASCONCELLOS, Eduardo. A cidade, o Transporte e o Trânsito. São Paulo, PRÓLIVROS, 2006.