

ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO DE SALVADOR, BAHIA: A VISÃO DOS USUÁRIOS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA

Vadir Bello Guimarães¹

Resumo: *Cerca de 23% da população brasileira é composta por pessoas idosas ou portadoras de alguma deficiência física, as quais encontram-se impedidas de exercer sua cidadania à medida que se deparam com várias dificuldades de locomoção na acessibilidade no ambiente construído, tanto no espaço urbano como em edifícios. Este trabalho tem como objetivo conhecer a opinião dos indivíduos com déficit na deambulação secundário a um problema neurológico, acerca da acessibilidade e qualidade dos serviços do transporte público de Salvador, Bahia. Foi realizado um estudo qualitativo com 14 portadores de deficiência que freqüentam uma clínica-escola de fisioterapia, sendo escolhidos por conveniência. A coleta dos dados ocorreu em março de 2007, através da aplicação de um formulário para investigar os dados sócio-demográficos e um roteiro de entrevistas semi-estruturado e registro no diário de campo, através dos quais foram obtidas informações sobre a percepção dos pacientes a respeito dos serviços do transporte coletivo para pessoas com deficiência. O método escolhido para o tratamento dos dados foi a análise do discurso, a partir do qual foram construídas as seguintes categorias: dificuldades relacionadas às barreiras físicas; conhecimento dos direitos do deficiente; dificuldades relativas às barreiras sociais. Apesar das normatizações existentes, estes indivíduos ainda enfrentam diversas barreiras físicas e sociais, devido ao desrespeito na condição de cidadão, no transporte coletivo da cidade. O desconhecimento dos direitos condiciona as pessoas com deficiência à aceitação passiva da situação, mostrando a necessidade de ações que reduzam as barreiras do transporte de forma que estes indivíduos tenham assegurados o seu direito de ir e vir.*

Palavras-chave: Acessibilidade; Transporte Público; Deficiência.

INTRODUÇÃO

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), o termo deficiência foi definido como perda ou anormalidade de estruturas ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, temporária ou permanente. Incluem-se nessas a ocorrência de uma anomalia, defeito ou perda de um membro, órgão, tecido ou qualquer outra estrutura do corpo, inclusive das funções mentais¹⁻³. No Brasil, 24,5 milhões de pessoas apresentam algum tipo de deficiência, distribuídas em deficiência visual (48,1%), motora (22,9%), auditiva (16,7%), mental (8,3%) e física (4,1%)⁴, número tão expressivo quanto as dificuldades enfrentadas por estes indivíduos no que diz respeito ao acesso de serviços.

Na população brasileira, cerca de 20% é composta por pessoas idosas ou portadoras de alguma deficiência física⁵, as quais encontram-se impedidas de exercer sua cidadania à medida que se deparam com várias dificuldades de locomoção na acessibilidade no ambiente construído, tanto no espaço urbano como em edifícios. Como a acessibilidade é um item da inclusão social, através dela pode-se facilitar a interação desses indivíduos na sociedade, quebrando o mito de que pessoas com deficiência devem ficar em casa, mostrando que eles podem realizar diversas atividades desde o ecoturismo até o simples fato de ir ao trabalho⁶.

Na Norma Brasileira 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)⁷, a acessibilidade pode ser definida como possibilidade ou capacidade de se locomover sem riscos e

¹ Trabalho apresentado à Universidade Católica do Salvador como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Fisioterapia, orientado pela fisioterapeuta Eliana Brito e co-orientado pela fisioterapeuta Cristiane Cavalcanti. E-mail: vadirbello@oi.com.br.

com autonomia em edificações e em locais públicos, através da eliminação das barreiras arquitetônicas e urbanísticas nas cidades, construções, nos transportes e meios de comunicação^{3,7}. O acesso aos serviços, portanto, deverá ser oferecido igualmente a todos, garantindo-lhes a igualdade dos direitos, reforçando assim o exercício da cidadania.

O termo acessibilidade foi inicialmente discutido nos anos 60 nos EUA e Europa, na área de arquitetura, baseado no conceito do projeto livre de barreiras, dando enfoque principalmente aos cadeirantes⁴. No Brasil, as questões sobre acessibilidade começaram a ser discutidas apenas na década de 80 por movimentos organizados por pessoas com deficiência⁵. Nos anos 90, com a disseminação da internet, os portadores de deficiências tiveram novas oportunidades de lazer, estudo e trabalho. Igualmente, os avanços na tecnologia com os sintetizadores de voz, reconhecimento de fala, linhas em braille, entre outros, favoreceu a esta parcela da população, de forma que é possível dizer que as limitações em relação à informação, conhecimento e acesso estão inversamente associados à tecnologia que é colocada à sua disposição, quanto mais completa for essa tecnologia menores serão as suas limitações⁴.

Em 2000, associada à evolução tecnológica ocorreu uma evolução no conceito de acessibilidade, sendo utilizado atualmente a definição do desenho para todos (*designing for all* ou *universal design*), um movimento onde o produto permite sua utilização por pessoas com deficiências e torna mais fácil e confortável para os outros usuários^{4,5}.

É nessa perspectiva que se considera a acessibilidade uma proposta onde o objetivo é criar, desde a concepção do projeto, locais adaptados e ambientes que possam ser utilizados por todos, de forma a favorecer aos indivíduos com deficiência a sua interação com o mundo^{4,8}. Apesar da importância socioeconômica e da garantia aos direitos do cidadão, esta é uma conquista a ser alcançada, levando à necessidade de uma avaliação dos serviços oferecidos, identificações da presença e qualidade das adaptações físicas.

Esta pesquisa teve como objetivo conhecer a opinião dos usuários portadores de deficiência física, acerca da acessibilidade e qualidade dos serviços do transporte público de Salvador, Bahia.

ESTRATÉGIA METODOLÓGICA

Este estudo qualitativo descritivo teve como informantes-chave pessoas com deficiência física secundária a problemas neurológicos que freqüentam uma clínica-escola da cidade do Salvador, escolhidos por conveniência. Ter dificuldades de deambulação (uso de cadeira de rodas, de auxiliares de marcha) e utilizar transporte coletivo foram os critérios de inclusão de amostra, sendo excluídos os pacientes que apresentavam déficit cognitivo e de comunicação.

Foram utilizados como instrumentos de coleta de dados um formulário para registrar os dados sócio-demográficos e um roteiro de entrevistas semi-estruturado, com o qual foram obtidas informações sobre a percepção dos pacientes a respeito dos serviços do transporte coletivo para portadores de deficiência de locomoção, além de anotações registradas em um diário de campo. Foi aplicado o Mini Mental Teste para avaliar cognição, tendo como ponto de corte valor menor que 23.

As entrevistas foram realizadas em março de 2007 na referida clínica-escola, em horários escolhidos pelos entrevistados, gravadas em MP4 da marca BAK de 1 GB e posteriormente transcritas *ipsi litere* pelo pesquisador. A fim de calibrar o instrumento e capacitar o pesquisador para a coleta de dados, foi realizado um estudo-piloto, não incluído na pesquisa.

A análise do discurso foi o método escolhido para tratamento dos dados. A partir da leitura interpretativa das respostas às questões norteadoras da entrevista foi possível identificar

as seguintes categorias emergentes: dificuldades relacionadas às barreiras físicas; conhecimento dos direitos do indivíduo com deficiência; dificuldades relativas às barreiras sociais.

A fim de resguardar os direitos dos participantes desta pesquisa, o projeto foi devidamente esclarecido aos diretores/coordenadores e pacientes da instituição quanto ao objetivo da pesquisa e sua aplicação só foi realizada após a permissão dos mesmos. Os aspectos éticos foram garantidos através da assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, onde são apresentados os objetivos do estudo para todos os entrevistados, sendo-lhes garantido o anonimato e a confidencialidade dos dados e direito de interromper a entrevista em qualquer momento, conforme a resolução 196/96, do Conselho Nacional de Ética em Pesquisas Envolvendo Seres Humanos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A integração social do indivíduo com deficiência é um grande desafio que tem sido amplamente discutido nos últimos anos. Movimentos nesta direção foram desencadeados a partir da década de 80, mais precisamente no ano de 1981, eleito o Ano Internacional da Pessoa Portadora de Deficiência, o qual se tornou um verdadeiro marco na luta social das pessoas com deficiência em defesa de seus direitos, buscando mostrar que a pessoa não é a deficiência⁹.

A proteção dos direitos dos cidadãos à educação, saúde, trabalho, lazer, à segurança e previdência social está resguardada pela Constituição Brasileira promulgada em 1988 (Art. 6º). A eliminação de barreiras de acesso nas ruas, edificações e transportes também foi merecedora de atenção na elaboração da Carta Magna e a igualdade das “pessoas portadoras de deficiência”, pelo menos perante a lei, ficou garantida como possibilidade de integração destas pessoas na cidade, permitindo sua circulação e o atendimento de suas necessidades especiais⁹.

O ônibus é o principal meio de transporte da população, sendo utilizado por pessoas das diversas classes sociais. A sua existência permite o deslocamento aos diferentes pontos da cidade, possibilitando à mesma o acesso ao trabalho e ao lazer. O indivíduo com deficiência física, na qualidade de cidadão, é também usuário e, muitas vezes, depende unicamente deste meio de transporte para locomover-se. Nesta perspectiva, o transporte coletivo é um importante instrumento facilitador na inclusão social destes indivíduos.

O acesso e a qualidade dos serviços foram objeto de investigação deste estudo e os resultados aqui apresentados baseiam-se na vivência de 14 indivíduos com dificuldade de locomoção secundária a problemas neurológicos, sendo dez do sexo feminino, com idade variando entre 25-62 anos. Sete são casados, seis solteiros e um divorciado e referem uma renda mensal média de R\$578,60. Dos entrevistados, dois são cadeirantes, quatro utilizam algum tipo de auxiliar de marcha. Os informantes apresentam níveis diversificados de escolaridade, variando de analfabetismo a nível superior, sendo que a maioria apresenta primeiro grau completo.

As respostas destes informantes permitiram constatar que o uso do transporte coletivo é permeado por dificuldades de diferentes naturezas e foi possível a construção das seguintes categorias: dificuldades relacionadas às barreiras físicas; conhecimento dos direitos do deficiente; dificuldades relativas às barreiras sociais.

Dificuldades relacionadas às barreiras físicas

Por ser um meio de transporte comum a todos os cidadãos, portadores ou não de deficiência, o ônibus deve ser um ambiente acessível, logo livre de barreiras.

A primeira normatização em prol da integração social da pessoa com deficiência data de 1994 e teve como foco o usuário de cadeira de rodas. Esta preconizava a adaptação dos ambientes para estes indivíduos, favorecendo a sua acessibilidade e inserção social. Com o avanço da informática e das novas tecnologias, o conceito de acessibilidade é ampliado e, a partir de 2004, na norma 9050/04 da ABNT, passa a predominar a definição do *universal design*, no qual os ambientes são comuns e devem favorecer a todos os indivíduos com deficiência e não deficientes⁷.

Segundo a NBR 9050/04, as pessoas com deficiência devem ter fácil acesso em edifícios públicos, mobiliário urbano, aos meios de comunicação e transporte público⁷. Em 1997 foi criada a NBR 14022 com o objetivo de estabelecer padrões e critérios com a finalidade de proporcionar a estes indivíduos uma acessibilidade em ônibus e trólebus¹⁰.

Apesar das normatizações, na concreta realidade, pessoas com deficiência ainda se deparam com diversas barreiras físicas, as quais dificultam o seu acesso e não lhes garantem segurança na utilização destes serviços. Sobre isto, os informantes deste estudo apontaram diversos aspectos como degraus, corrimão, assento, piso, elevador, cinto e torniquete.

Degraus

O degrau é considerado como a maior barreira enfrentada pelos indivíduos com mobilidade reduzida não-cadeirantes. A altura dos degraus varia de um veículo para outro, mas de uma forma geral são altos e dificultam tanto o acesso ao ônibus quanto a descida do mesmo.

“Eu demoro no ponto porque nem todo ônibus eu subo. Tenho dificuldade pra subir nos degraus bem alto, então espero um baixo. Tem ônibus com degrau baixo e alto.”[I11]

“Eu encontro dificuldade de alguns batentes muito alto. Aí tenho que fazer bastante força, tentar fazer força mesmo pra conseguir subir. Que acho aquilo muito arriscado... eles deveriam pensar nisso também”[I7]

“Tem ônibus que o degrau é baixo... então, dá até pro motorista encostar no passeio pra gente descer melhor, mas já tem outro que é alto e mesmo encostando no passeio, tá difícil pra descer... e ali que eu digo que deveria ter o corrimãozinho na porta... com o corrimão fica mais fácil de descer”[I10]

Além da altura, a manobra ineficiente de parada foi outro fato apontado pelos informantes.

“é difícil subir no ônibus, entendeu? os degrau são muito altos e muitas vezes também os motoristas não cooperam... não encosta o ônibus no passeio. Ele chega lá no meio. Pára o ônibus na pista, onde a gente tem bastante dificuldade.”[I5]

A ABNT, na NBR 14022/97, indica que os degraus de acesso ao veículo devem possuir uma altura máxima do solo para o primeiro nível de 0,37m e de 0,275m para os demais, com tolerância de 5% dessa metragem, sendo que se os degraus possuírem altura superior pode-se utilizar equipamentos adequados a esta finalidade, como elevadores, para minimizar esta diferença¹⁰. Segundo Santos, a altura máxima desses degraus deve ser 20cm de altura com uma profundidade de 24 a 28cm¹¹. Pesquisando sobre a acessibilidade de idosos no transporte público, Benetti informa parâmetros diferentes dos anteriormente apresentados, referentes à informação do Núcleo de Transportes de Florianópolis, o qual afirma que a altura do solo máxima permitida é de 0,45m, com tolerância de 8%, e o ângulo de entrada e saída deve ser de 90°¹². Os resultados encontrados para a população idosa são semelhantes aos do presente estudo,

revelando que a altura do degrau e a distância que o veículo é parado da calçada ou plataforma de embarque são as principais dificuldades de acesso encontradas no transporte rodoviário.

Corrimão

A ausência do corrimão em alguns veículos foi outra dificuldade encontrada por alguns usuários do transporte público. Além de facilitar a subida e auxiliar na descida do indivíduo com dificuldade de locomoção, o comprimento do corrimão deve acompanhar toda a extensão da escada.

“O cadeirante sofre porque os ônibus é muito alto e deveria ter sempre corrimão na porta... agora já vem uns mais altos, mais baixos pra você se segurar. Nós não temos força.”[I10]

“Você vai pra subir e se você tem o ferro (corrimão) ali na frente você se segura... tem o corrimãozinho na porta que ali você desceu o 1º degrau pra se deslocar do ônibus, ele é alto, se ele tem um corrimão aqui do lado, o que precisa fazer? Você vai descendo, porém de acordo com o corrimão fica mais fácil de você descer” [I10]

Alguns veículos dispõem de corrimão na face lateral interna, cuja altura deve estar entre 0,86m e 0,96m e o mais paralelo possível com as linhas descritas pelas bordas dos degraus. O corrimão deve ter um prolongamento vertical para facilitar a entrada das pessoas com baixa estatura e idosos^{10, 11}. A NBR 9050 regulamenta que corrimãos devem estar localizados 0,92m acima do solo e 4cm afastados da sua parede de fixação, com uma largura de entre 3cm e 4,5cm, permitindo uma melhor empunhadura, facilitando assim o acesso dos usuários⁷. A importância do corrimão é reafirmada em outros estudos que mostram ser este um objeto que favorece a segurança no embarque e desembarque no transporte¹².

Assento

Outras observações dizem respeito ao assento. Além de ter uma largura reduzida, o assento reservado para estas pessoas encontram-se elevados, o que forma mais uma barreira a ser enfrentada.

“tô sentindo bastante dificuldade nos assento daqui porque o espaço tá muito curto... a gente tem que sentar mais de lado, aí já incomoda a pessoa que tá do lado.”[I5]

“As cadeiras deveria ser mais baixa... se você vê, a cadeira do idoso, do deficiente é as primeiras do ônibus, mas tem que subir naquelas cadeiras. Às vezes, não, tem ônibus que é baixinha, mas tem ônibus.... principalmente, esses que tão saindo agora. Hoje mesmo peguei um ônibus que eu preferi ficar em pé, porque a cadeira era alta na frente.”[I10]

A posição de sedestração exige menor consumo energético e possibilita um equilíbrio devido ao melhor suporte das forças de aceleração e vibração, por isso preconiza-se que pessoas com deficiências viajem sentadas nesses transportes. Estes assentos devem possuir 0,35m de comprimento e cinco graus de inclinação e formar com o encosto um ângulo de 100 a 105 graus, devendo encontrar-se um espaço de 0,65m entre os assentos (distância equivalente à distância encosto-encosto). Essa redução dos espaços é reforçada em mais estudos, que mostram que este valor em dois modelos de carroceria utilizada nesses veículos é de 0,30m¹¹.

Piso

Um dos informantes do estudo chamou a atenção das emendas encontradas no piso destes veículos como sendo outro fator de dificuldade. Além disso, a ausência de anti-derrapante se constitui um fator de risco à quedas, especialmente em dias chuvosos.

“o lastro do ônibus, às vezes, ele é emendado. Como já aconteceu comigo mermo de cair assim porque tem aquela emenda enorme. Hoje eu já sei, já presto mais atenção, mas a sandália já pegou ali naquela divisa e eu fui ao chão...” [P10]

“No ônibus, não tem assim uma coisa assim que deveria ter anti derrapante, pelo menos nos primeiro e segundo degrau pra você chegar em cima... não tem anti-derrapante, então pra mim que tenho deficiente, que uso aparelho, ele às vezes, o sapato escorrega, ele molhado...”[P10]

Segundo a NBR 14022 de 1997, o veículo acessível deve ser equipado com piso antiderrapante e possuir todos aparatos necessários ao acesso do indivíduo cadeirante, tais como rampas de acesso ou elevadores¹⁰, porém a maioria dos ônibus utilizados em Salvador, não possui esses equipamentos.

Elevador

Os informantes usuários de cadeira de rodas apontaram as falhas mecânicas no elevador, a manutenção insuficiente, como também as dificuldades no seu manejo por parte dos motoristas ou cobradores, como fatores que dificultam o acesso do cadeirante aos ônibus de Salvador.

“Tem uma certa dificuldade do motorista fazer aquele elevadorzinho funcionar, o que as vezes fica parecendo que o elevador está com defeito (riso) né?”[P7]

“As vezes, o elevador tá quebrado, aí eles (cobrador e motorista) não querem ter o trabalho de esperar ou pegar a cadeira e colocar no ônibus. Eles querem que eu espere outro e esse “espere outro” pode ser uma hora ou duas horas, geralmente...”[I9]

“tudo quebrado... elevador quebrado... o elevador velho fica balançando, não tem como se segurar... não tem trava embaixo”[I14]

“Às vezes, também o cobrador não sabe manusear o elevador. Eu já cair duas vezes do elevador!”[I9]

Para um veículo ser considerado acessível, na fronteira devem ser reduzidos todos os desníveis. Para o embarque de uma cadeira de rodas, permite-se um desnível máximo de 2cm, porém para que esse valor seja viável, deve-se adequar o espaço urbano e o veículo através da utilização de equipamentos¹⁰. Em algumas cidades do Brasil já são encontrados veículos com uma plataforma inteira que elimina os degraus e facilita o acesso de todos os indivíduos¹¹.

Em Salvador, para vencer esse obstáculo, utilizam-se elevadores que, segundo a empresa responsável pela sua construção, devem ter uma plataforma de 0,80m de largura com 1m de comprimento e suportar uma carga máxima de 250kg, que serão acionados automaticamente pelos cobradores ou motoristas¹³. A frota dos veículos adaptados é, contudo, insuficiente e o equipamento está em más condições de uso ou ainda os profissionais que manuseiam não são qualificados.

Cinto

Além do elevador, estes indivíduos ainda enfrentam a dificuldade de manter o equilíbrio estando o veículo em movimento, devido ao estado de sugicidade e mal-conservação em que se

encontra o cinto de segurança, o que os obriga a se apoiarem nos corrimãos laterais, viajando sem a devida segurança.

“Outra dificuldade é porque... o cinto fica lá no chão e você tá com a roupa limpinha, não vai querer usar aquele cinto sujo. Às vezes não tem lugar pra prender a cadeira, a gente fica toda segurando lá, tem motorista que anda em alta velocidade.”[I9]

“Não dá pra botar o cinto de segurança porque é imundo... senão você vai se sujar, né?”[I14]

No veículo deve existir um sistema de travamento da cadeira que possibilite a sua fixação pelo próprio usuário. Além disso, é obrigatória a existência do cinto de segurança de dois pontos para ser utilizado estando a cadeira localizada longitudinalmente, e de quatro pontos, quando no sentido transversal, garantindo assim melhor segurança nos momentos de aceleração e frenagens do transporte¹⁰.

Torniquete

Outra barreira no transporte público de Salvador enfrentada pelos indivíduos que apresentam mobilidade reduzida é o torniquete, devido à sua má conservação ou construção fora dos padrões estabelecidos pelas normas.

“tenho dificuldade pra passar na catraca.” [I4]

“às vezes, a borboleta tá dura. Ele (cobrador) ajuda a gente.[I11]

O torniquete é a forma que as empresas têm de controlar o número de passageiros que viajam nos coletivos. A altura adequada dos braços da catraca deve coincidir com a altura do osso íliaco do passageiro, valores entre 0,90m e 1,05m, e ter uma abertura para passagem maior ou igual a 0,40m^{12, 13}. Estudos reforçam que os torniquetes utilizados nos veículos são mais uma barreira devido à sua altura e largura¹³.

É válido ressaltar que no Brasil existe uma preocupação com a circulação e uso do mobiliário urbano e transporte pelo indivíduo com deficiência física. Segundo a Lei 10.048/00, todo veículo do transporte público fabricado no Brasil deve ser planejado de forma a tornar-se acessível para as pessoas com mobilidade reduzida. Logo, o Poder Público só pode aceitar no momento da renovação da frota, ônibus que possibilitem o embarque e desembarque fácil de todos os indivíduos¹⁴.

Apesar da existência de normas, leis e a preocupação por parte do Poder Público com a utilização do transporte coletivo, a acessibilidade para os portadores de deficiência ainda não é efetiva. Neste estudo, a altura dos degraus, o espaço dos assentos, o tipo de piso, a ausência de corrimão, manutenção e manuseio dos elevadores, o estado do cinto e o torniquete foram identificados como barreiras que dificultam o acesso e permanência destes indivíduos no veículo.

Conhecimento dos direitos

Pessoas com deficiência possuem direitos no transporte público de Salvador garantidos pela Lei 4014/89 e Lei Orgânica do Município de 1990, a qual lhes assegura entrada gratuita e cadeiras reservadas^{15, 16}. Entretanto, estes direitos muitas vezes não são reconhecidos e respeitados pela comunidade usuária do transporte público, como também por condutores dos ônibus. Aliado a isso, as pessoas com deficiência ou desconhecem os seus direitos ou não os fazem ser cumpridos. Estas constatações foram extraídas da fala de cinco dos informantes.

“Não conheço nenhum”[I3, I6, I8, I12, I14]

Os demais entrevistados conheciam pelo menos um de seus direitos, os quais foram reconhecidos por alguns como uma vitória.

“Conheço, assim, o direito de lugar, as cadeiras da frente são né? pra deficientes, gestantes e idosos né?”[I1]

“Tem o passe, né? O individuo tem direito a ter passe né?.”[I11]

Conhecer e fazer exercer os seus direitos é de extrema importância, porém ainda há uma distância a ser percorrida. É através do conhecimento e cumprimento dos direitos que os indivíduos portadores de deficiência podem exercer sua cidadania, como reforça Cazzaniga, quando afirma que a inclusão social é uma forma de fortalecer os direitos das pessoas com mobilidade reduzida¹⁷.

“[...] leva mais em conta quando é o ônibus do cadeirante porque tem aquele espaço que é apropriado, mas quando não tem, é obrigação nossa pedir “dá pra você me dá o lugar?” eu não peço porque depende da sua consciência. Você tá dentro do carro e vê o deficiente pegar o carro, é preciso ele chegar e te pedir o lugar? Então eu não peço! Mas eu sei que as cadeiras da frente são nossas, do idoso, do deficiente, da mulher gestantes...”[I10]

“Ainda acontece que muita gente jovem ainda não respeita de ver que a pessoa tá com dificuldade e dá o lugar!, né? Se tá vago, a pessoa jovem vai e fica, mas muitas vezes tem uma pessoa jovem ou dormindo ou fazendo que tá dormindo (riso) pra não dá o lugar, que é direito daquela pessoa entendeu?”[I7]

“no meu caso que é passe livre acham assim que é de graça, só que não é de graça eu pago meus impostos eu paguei por isso.”[I9]

O direito ao transporte tem um importante valor no que diz respeito à integração social das pessoas com deficiência, uma vez que favorece a autonomia e independência do indivíduo. Porém, esse direito não se materializa apenas com a utilização do transporte adaptado e sim através do acesso ao transporte público e ao direito intitulado como primeiro na constituição: o de ir e vir¹⁴.

Neste estudo, ficou evidente que existe um desconhecimento sobre os direitos do deficiente na sua integralidade, o que provavelmente justifica a postura passiva encontrada na maioria dos entrevistados diante da negação ao que lhe é devido.

Dificuldades relativas às barreiras sociais

O transporte público de Salvador possui uma frota de 2270 veículos, administrados por 18 empresas¹⁸. Entretanto, mesmo com esse número de automóveis, as pessoas com deficiência ainda encontram dificuldades para se deslocar entre os diversos bairros da cidade devido ao período de espera nos pontos de parada. Pode-se afirmar que esta é mais uma barreira social a ser enfrentada por estes indivíduos.

Disponibilidade de Ônibus

A disponibilidade do transporte coletivo foi considerada inadequada e insuficiente pela maioria dos entrevistados. Segundo eles, além do efetivo reduzido, não existe um cumprimento de horários, fazendo com que haja uma insegurança no tempo de deslocamento para a execução de seus compromissos e insatisfação quanto ao longo período de espera nos pontos de parada.

“Nem todos estão adaptados para isso, principalmente para pessoas que usam cadeira de rodas; elas têm que esperar lá por muito tempo o transporte adaptado, que também não são em grande quantidade.” [I7]

“Eu acho que tem muito pouco ônibus adaptado. Cada empresa é um ônibus só, 1%. Então, eu acho que é difícil porque os motoristas dos ônibus sem adaptação não pegam, eles passam direto. Quando não passam direto, eles não têm paciência de esperar. Quando esperam, fazem grosseria “ah! espera outro, tá vindo o adaptado” aí, a gente espera, fica até mais de 1 hora esperando...” [I9]

“Não, porque não tem estrutura. tem os ônibus velho, não tem ônibus, Velho!! Não tem ônibus... você sempre tem que sair com dinheiro reservado pro táxi que nem sempre você tem o tempo todo pra esperar ônibus.” [I14]

“Ruim... porque não tem ônibus pra gente pra nós, deficiente. cada linha tem um, dois só ônibus. Divia ter mais ônibus... mais frota pra pro deficiente” [I14]

Segundo a Superintendência de Transporte Público de Salvador (STP), o intervalo de saída dos veículos é dependente do fluxo de pessoas que circulam em um determinado horário. O intervalo mínimo encontrado na cidade é de sete minutos e o máximo de 30 minutos em horários de pico, nos dias compreendidos entre segunda e sexta-feira¹⁹. Isto segue a determinação da NBR 14022/97, que diz que o número de veículos acessíveis que circulam nas cidades deve ser em função da necessidade local¹⁰.

Em Salvador, a frota de ônibus adaptados em fevereiro de 2007 era de 152 veículos, correspondendo a 6,7% do efetivo total, quantidade superior ao exigido na Lei Orgânica de 2000, que é de 5%. Apesar desta demanda superior ao exigido, em março de 2007, através de um decreto municipal, foram acrescidos à frota 40 novos veículos, desses dez são adaptados. É estimado para o ano de 2008 a aquisição de mais 40 ônibus, o que talvez possa reduzir a insatisfação do usuário cadeirante quanto ao tempo de espera do transporte público^{16, 18, 20}.

Abordagem do Motorista

O despreparo no tratamento ao deficiente físico por motoristas e cobradores foi uma fala representativa entre a maioria dos entrevistados, representada aqui por 13 informantes. Segundo eles, a maioria dos condutores dos ônibus não respeitam os direitos dos indivíduos com mobilidade reduzida, são impacientes, chegando ao ponto de agredir moralmente estas pessoas.

“nem todo motorista tem paciência, que às vezes você tá no ponto eles passam, você dá a mão, eles não param. Já arrastaram o ônibus comigo [I12]”

“O tratamento varia muito de motorista e de educação também..., educação de parar no ponto certo, andar de acordo a velocidade normal do Detran, de se relacionar com o passageiro”[I6]

“existe motorista que tem consciência e outros que não tem consciência, aí já tem mais aquela pressa em puxar o transporte, querer que alguém suba mais rápido quer dizer isso é da consciência né?”[I7]

A impaciência em aguardar o deficiente se acomodar e a velocidade na condução do veículo são fatores desafiadores para o deficiente que não dispõe de força, equilíbrio e coordenação para se sustentar devido à deficiência, o que favorece a ocorrência de quedas.

“eu não consigo andar com o ônibus em acesso, não. Eu peço ao motorista: oh moço!! deixa eu sentar aqui primeiro... Agora, tem uns que são ruins e arrastam logo o ônibus, mas outros são educados.”[I8]

“Ao entrar, nem esperam você sentar, já vai arrastando o veículo. Eu mesmo cá por causa disso... ele não teve paciência pra esperar eu sentar e eu terminei caindo, me machuquei e tudo. Fiz queixa e tudo, mas não deu em nada...”

Apesar destes depoimentos, outros informam mudanças no comportamento após treinamento dos condutores em suas empresas.

“Antes era péssimo, mas agora, depois do curso que eles tomaram há pouco tempo aí, há mais ou menos um mês, eu acho, dizendo que eles tem que respeitar o deficiente, que eles não respeitam o deficiente, não respeitavam de jeito nenhum, mas agora tá bem melhor!” [I12]

Abordagem do Cobrador

Quanto aos cobradores, existe menor número de queixas. Este fato também ocorre porque normalmente o acesso das pessoas com deficiência se dá pela porta dianteira, levando-o ao maior contato com o motorista. Apesar do pouco contato, a atitude vigente é pontuada de despreparo, desrespeito, fazendo a pessoa com deficiência, muitas vezes, passar por situações humilhantes.

“Tem cobradores que são grossos. A gente vai botar o mastercard (SALVADOR CARD) e não consegue apoiar, eles fazem grosseria, não quer ajudar.”[I4]

“O cobrador, ele às vezes vê, mas faz que não tá vendo... aí a gente chama: cobrador, ajuda aqui, por favor! ele faz de conta que não tá ouvindo... porque acha que a função dele é cobrar...” [I9]

“Tem outro problema quando é ônibus que tem elevador, aquele que é o cobrador que manuseia, primeiro pode tá sol ou chovendo, espera todo mundo entrar no ônibus, aí por último, quando fechou a porta, eu acho assim uma humilhação, uma falta de respeito... teve um dia que eu me molhei todinha. Todo mundo entrou e fiquei esperando. Eu achei isso o cúmulo do absurdo.”[I9]

Abordagem dos outros Passageiros

A convivência e o respeito para com a diversidade é um desafio para a sociedade. Sendo assim, para melhor servir às pessoas com deficiência no transporte público, a NBR 14022/97 garante o direito a um lugar no veículo, sendo este reafirmado na Lei Orgânica de 2000^{10, 16}. Na fala de dez dos informantes evidencia-se a falta de consciência e o desrespeito às leis e aos direitos dos deficientes.

“Ainda acontece que muita gente jovem ainda não respeita de ver que a pessoa tá com dificuldade e dá o lugar!, né? Se tá vago, a pessoa jovem vai e fica, mas muitas vezes tem uma pessoa jovem ou dormindo ou fazendo que tá dormindo (riso) pra não dá o lugar, que é direito daquela pessoa entendeu?”[I7]

“Às vezes tem pessoas que ocupam aquele lugar e não quer sair, sabe? Que acha que é privado não pode sair.”[I8]

“Eu já ouvi um passageiro dizer assim pra mim eu paguei transporte e não vou levantar daqui, não. Se quiser, pegue outro ônibus.”[I10]

Os portadores de deficiência atualmente no Brasil ainda são discriminados nas comunidades em que vivem ou são excluídos do mercado de trabalho. Desde os primórdios a sociedade sempre inabilitou estes indivíduos, marginalizando-os e limitando a sua liberdade¹⁷. Essas pessoas sempre foram desrespeitadas, sofreram atos preconceituosos e ações impiedosas, como pode ser visto na fala de um dos informantes.

“Tem passageiros consciente quando sente que a gente tá com problemas dá o lugar, mas já tem outros... eu tenho problema de coração também. Eu me senti mal dentro do ônibus e eu tava em pé porque não tinha lugar... eu fui em pé, o ônibus tava cheio e não tinha lugar pra sentar. Tinha pessoas que tava achando que eu estava fingindo pra alguém me dá o lugar e chegou ao ponto que eu cheguei a desmaiar dentro do ônibus. Aí vieram conseguir um lugar pra mim.”[I5]

A inclusão social origina-se do direito do indivíduo ao acesso ao espaço comum da vida em sociedade. No entanto, a integração social depende de um esforço por parte do indivíduo com mobilidade reduzida e da forma como ele se vê²¹. A interação socioeconômica das pessoas com deficiência, em alguns momentos é de responsabilidade própria e ora do conjunto social⁹. Como pode ser visto na fala abaixo.

“eles (os passageiros) às vezes dá o lugar quando vê que a gente tá com as pernas doente, às vezes não dá. Porque, assim mesmo com as pernas doente, tiver aqui preu segurar e tiver alguém mais do que eu, aí eu levanto e dô o lugar. Dô o lugar, fico segurando aqui na coiso (corrimão) e dô o lugar porque tá mais do que eu ou então aquela pessoa bem mais velha que não guenta mesmo segurar, dô o lugar quem vem com criança na mão.”[12]

Pelos relatos acima descritos, quase trinta anos de discussão não foram suficientes para sensibilizar a sociedade sobre os problemas enfrentados pelas pessoas com deficiência. Ainda hoje a sociedade os trata de forma preconceituosa, sem a existência de uma política de inclusão viabilizando planos de saúde, educação, lazer, cultura, acessibilidade e urbanização com a finalidade de resguardar os direitos dos indivíduos com deficiência¹⁷.

CONCLUSÃO

Em Salvador, apesar da preocupação com o tema acessibilidade através da criação de decretos e leis para facilitar a condução dos indivíduos com mobilidade reduzida, ainda é observada diariamente a grande dificuldade destas pessoas para se deslocarem entre os diversos pontos da cidade. No transporte público, que é o principal meio de transporte dessa população, ainda existem diversas barreiras físicas impedindo o acesso e permanência dos indivíduos com deficiência no veículo.

Pôde-se constatar neste estudo que a pessoa com deficiência física, além das barreiras arquitetônicas, enfrenta ainda aquelas impostas pelo comportamento da sociedade quando lhes nega o que é de direito, o distingue dentro da sua diferença e não o respeita na sua condição de cidadão e de ser humano. Por outro lado, ficou evidente que o desconhecimento dos seus direitos não capacita o indivíduo com deficiência para a luta, ao contrário, o condiciona a uma aceitação passiva.

Faz-se necessária a implementação de ações efetivas que possam reduzir as barreiras identificadas no transporte público de Salvador, de forma que o indivíduo com mobilidade reduzida tenha assegurado o seu direito de ir e vir.

REFERÊNCIAS

1. Associação Fluminense de Reabilitação. Relatório sobre a prevalência de deficiências, incapacidades e desvantagens. Niterói: AFR, 2004. Disponível em: <www.afr.org.br> Acesso em: 02 de março de 2006.
2. Amiralian, M. L. T.; et al. Conceituando deficiência. Rev. Saúde Pública, 2000, 34(1):97-103.
3. Congresso Brasileiro de Extensão Universitária, 2º, 2004, Belo Horizonte. Acessibilidade e Cidadania: Barreiras Arquitetônicas e Exclusão Social dos Portadores de Deficiência Física. Disponível em: <<http://www.ufmg.br/congext/Direitos/Direitos10.pdf>> Acesso em: 12 de maio de 2006.

4. Mazzone, A.A.; et al. Aspectos que interferem na construção da acessibilidade em bibliotecas universitárias. Ci. Inf, 2001 Mai/ago, 30(2): 29-34.
5. Santos, G. M dos. Normalização da Acessibilidade: Novas Fronteiras? Anais do II Seminário ATIID, São Paulo-SP, 23-24/09/2003. Disponível em: <<http://www.fsp.usp.br/acessibilidade>> Acesso em: 01 de agosto de 2006.
6. Perri, A. Ecoturismo. Sentidos a Inclusão Social com muito alto astral, 2004 abril/maio, ano 49(22): 32-37.
7. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR: 9050: Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificação, espaço, mobiliário e equipamento urbano. Rio de Janeiro, ABNT, 2004.
8. Unglet, C. V. S.; O Enfoque da Acessibilidade no Planejamento da Localização e Dimensão de Serviço de Saúde. Rev. Saúde Publica, 1990, 24(1): 445-52.
9. Saeta, B. R. P.; O Contexto Social e a Deficiência. Psicologia: Teoria e Prática, 1999, 1(1):51-55.
10. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR: 14022: Transporte- Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal. Rio de Janeiro, ABNT, 1997.
11. Santos, A. P. dos; Ergonomia dos Ônibus Urbanos - Estudo de Caso na Cidade de Santos, SP. 2004, 125 p. Dissertação(Mestrado em Engenharia Urbana) – Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.
12. Benetti, M. Z., Benedetti, T. B.; Idoso, Ônibus e Exercício Físico. Revista Digital, 2005 Ago; 10(87). Disponível em <http://www.efdeportes.com/>
13. Superintendência de Transporte Público de Salvador (STP).Decisão nº 22/87. Elevador para Ônibus (Ortobrás). Salvador, STP, 1987.
14. Público Urbano de Fortaleza. Empresa de Trânsito e Transporte Urbano: A Temática da Acessibilidade às Pessoas com Deficiência no Sistema de Transporte. Fortaleza, ETTUSA, 2006.
15. Salvador, BA, Lei nº 4014, de 24 julho de 1989. Assegura o direito à acomodação de deficientes físicos nos transportes coletivos de Salvador e dá outras providências. Salvador, Diário Oficial do Município de 25 a 26 de julho de 1989.
16. Salvador, BA, Lei Orgânica do Município de Salvador, 2ª edição consolidada, Salvador, 2000.
17. Cazaniga, M. R.; Portadores de Deficiência: a questão da inclusão social, São Paulo em Perspectiva, 2000, 14(2): 51-56.
18. Superintendência de Transporte Público de Salvador (STP). Informativo Técnico, STP, ano XI – nº 02, fevereiro de 2007.
19. Superintendência de Transporte Público de Salvador (STP). Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus – STCO: Ordem de Serviço de Operação, STP, Salvador, 2007.
20. Salvador, BA, Novos Ônibus Adaptados em Salvador. Salvador, Diário Oficial do Município de 27 de março de 2007.
21. Walber, V. B., Silva, R. N. da; As Práticas de Cuidado e a Questão da Deficiência: Integração ou Inclusão?, Estudos de Psicologia, 2006, 23(1): 29-3.

