

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS  
MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

**DEUSAMAR SILVA DOS SANTOS**

**ACESSIBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA NO TRANSPORTE  
COLETIVO URBANO EM SÃO LUÍS – MA.**

São Luís  
2016

**DEUSAMAR SILVA DOS SANTOS**

**ACESSIBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA NO TRANSPORTE  
COLETIVO URBANO EM SÃO LUÍS – MA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de Mestre em Ciências Sociais.

Orient.: Prof. Dr. José O. Alcântara J.

São Luís  
2016

SANTOS, Deusamar.

Acessibilidade da pessoa com deficiência física no transporte coletivo urbano em São Luís – MA/ Deusamar Silva dos Santos. – São Luís, 2016.  
174 p.

Orientador: José O. Alcântara Júnior.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais/CCH, Universidade Federal do Maranhão, 2016.

1. Acessibilidade. 2. Mobilidade. 3. Transporte Coletivo. 4. Deficiência. 5. São Luís.

**DEUSAMAR SILVA DOS SANTOS**

**ACESSIBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA NO TRANSPORTE  
COLETIVO URBANO EM SÃO LUÍS – MA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de Mestre em Ciências Sociais

Aprovada em:     /     /

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. Dr. José O. Alcântara Júnior (Orientador)**

Doutor em Ciências Sociais  
Universidade Federal do Maranhão (PPGCSoc)

---

**José Benevides Queiroz**

Doutor em Ciências Sociais  
Universidade Federal do Maranhão (PPGCSoc)

---

**Arinaldo Martins de Sousa**

Doutor em Sociologia e Antropologia  
Universidade Federal do Maranhão (DESOC)

Ao meu Deus, pela força que me concedeu durante essa caminhada.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, pela força e graça que me concedeu para concluir mais esta etapa de minha trajetória acadêmica.

À minha família, especialmente aos meus pais (Maria Domingas e José Rodrigues) pelo apoio e compreensão de maneira incondicional.

Ao pastor José Maciel e família pelos constantes incentivos.

Aos colegas da turma de Mestrado 2014, de maneira especial a Leomir e Eliane Ramira pelas palavras de incentivo e de apoio.

Aos colegas de curso de graduação, especialmente a Camila Lago.

A todos os demais colegas, especialmente a Patrícia Froelich.

A todos os meus professores que compartilharam seus conhecimentos e colaboraram para que galgasse mais este degrau.

Às moradoras do LURAGB, especialmente a Anacleta, Talita Nascimento, Elizabeth, Máires, Aldely, Denise, Anatólia.

Aos colegas de trabalho do IFMA Campus Barreirinhas, de maneira especial a Érica, Magnúcia, Fernanda Rodrigues e Botelho.

Ao professor e orientador, Alcântara, pelo apoio e pela forma prestativa com que se dispôs a compartilhar seus conhecimentos.

A todos os entrevistados que aceitaram participar deste trabalho.

Enfim, a todos os que, direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho.

## RESUMO

O presente trabalho analisa a acessibilidade nos transportes coletivos urbanos (ônibus urbanos) em São Luís – MA, voltada para as pessoas com deficiência física. Em termos específicos: faz-se uma historicização concernente ao termo pessoa com deficiência, e em que momento passou-se a incluir questionamentos relativos à essa temática nos levantamentos estatísticos brasileiros; analisa-se a acessibilidade nesse meio de transporte com base nas legislações, considerando que o acesso ao transporte é um direito essencial para o exercício da cidadania. Apesar dessa prerrogativa, o estudo constatou que o transporte coletivo urbano é um meio de locomoção ainda bastante excludente, pois muitas medidas estão asseguradas apenas nos textos de Leis, Decretos, etc., mas que na prática não são efetivadas, na percepção desses sujeitos; o trabalho também discorre sobre os múltiplos olhares sobre as políticas públicas de promoção da acessibilidade nesse meio de transporte, tanto na percepção dos órgãos públicos, do setor privado, como da sociedade civil organizada, a partir de entrevistas realizadas com representantes desses segmentos sociais; apresenta as percepções sobre os entraves e os aspectos a serem melhorados para a promoção de políticas de acessibilidade nos transportes coletivos urbanos na capital maranhense. O presente estudo constatou, ainda, que existem algumas ações promovidas pela prefeitura e pela SMTT, a exemplo da compra de novos veículos adaptados, instalações de novos pontos de abrigos (paradas), licitação para escolha das empresas que vão operar no sistema de transporte urbano na capital maranhense. Todavia, os resultados nos permitem concluir que, apesar de algumas ações realizadas pelo poder público, especialmente pela SMTT, não podemos afirmar que os transportes coletivos urbanos na capital maranhense proporcionam acessibilidade às pessoas com deficiência física.

Palavras – chave: Acessibilidade. Mobilidade. Transporte coletivo. Deficiência. São Luís.

## RÉSUMÉ

Cet travail analyse l'accessibilité dans les transports en commun (bus de ville) à São Luís - MA, dédié aux personnes ayant un handicap physique. Plus précisément: il est une historicisation concernant l'expression personne handicapée, et en ce que le temps a passé pour inclure les questions relatives à ce thème dans les enquêtes statistiques brésiliennes; l'accessibilité est analysé que les moyens de transport sur la base de la législation, alors que l'accès aux transports est un droit essentiel à l'exercice de la citoyenneté. En dépit de cette prérogative, l'étude a révélé que le transport public urbain est un moyen de locomotion encore assez exclusive, que de nombreuses mesures sont assurées que dans les textes des lois, décrets, etc., mais dans la pratique ne prennent effet dans la perception de ces sujets; le document aborde également les multiples points de vue sur les politiques publiques pour promouvoir l'accessibilité que les moyens de transport, à la fois dans la perception des organismes publics, le secteur privé et les organisations de la société civile d'entretiens avec des représentants de ces groupes sociaux; Il présente les perceptions des obstacles et les aspects à améliorer pour promouvoir des politiques d'accessibilité dans les transports en commun dans la capitale du Maranhão. Cette étude a révélé également qu'il ya des actions promues par la mairie et la SMTT, tels que l'achat de nouveaux véhicules adaptés, installations de nouveaux points d'abris (arrêts), appel d'offres pour la sélection des entreprises qui fonctionnera dans le système de transport urbain dans la capitale du Maranhão. Cependant, les résultats nous permettent de conclure que, bien que certaines mesures prises par le gouvernement, en particulier la SMTT, nous ne pouvons pas dire que les transports en commun dans la capitale du Maranhão fournir l'accessibilité aux personnes ayant un handicap physique .

Mots – clés: Accessibilité. Mobilité. Transports en commun. Handicap. São Luís.



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Ocupação.....	48
Gráfico 2	Renda Familiar .....	50
Gráfico 3	Tipo de Transporte mais Utilizado .....	51
Gráfico 4	Frequência com que Utiliza Ônibus.....	52
Gráfico 5	Grau de Satisfação ao usar Ônibus em São Luís .....	53

## LISTA DE IMAGENS

Imagem 1	Parada de ônibus na Avenida 2 do bairro Cidade Olímpica .....	59
Imagem 2	Banheiro masculino no Terminal de Integração Cohab/Cohatrac .....	68
Imagem 3	Área interna do banheiro masculino no Terminal Cohab/Cohatrac.....	68
Imagem 4	Banheiro feminino no Terminal Cohab/Cohatrac .....	69
Imagem 5	Área interna do banheiro feminino no Terminal Cohab/Cohatrac.....	69
Imagem 6	Banheiro feminino no Terminal Cohama/Vinhais .....	70
Imagem 7	Área interna do banheiro feminino no Terminal Cohama/Vinhais.....	70
Imagem 8	Pia do banheiro feminino no Terminal Cohama/Vinhais .....	70
Imagem 9	Banheiro masculino adaptado no Terminal São Cristóvão.....	71
Imagem 10	Área interna do banheiro masculino no Terminal São Cristóvão .....	71
Imagem 11	Pia do banheiro masculino no Terminal São Cristóvão.....	71
Imagem 12	Sem ajuda para descer, deficiente joga cadeira de rodas de ônibus no MA.....	73
Imagem 13	Após vídeo de cadeirante, prefeitura vai realizar fiscalização de ônibus .....	74
Imagem 14	Maria de Jesus solicitando parada ao ônibus .....	75
Imagem 15	Maria embarcando no ônibus que faz linha Cidade Olímpica/São Francisco .....	76
Imagem 16	Maria desembarcando do ônibus que faz a linha Cidade Olímpica/São Francisco .....	76
Imagem 17	Maria de Jesus desembarcando do ônibus da empresa Solemar.....	79
Imagem 18	Prefeitura entrega 31 ônibus para o sistema de transporte coletivo.....	80
Imagem 19	Secretário da SMTT na cerimônia de entrega dos novos ônibus.....	81
Imagem 20	Entrega de novos ônibus adaptados na Praça Maria Aragão .....	81
Imagem 21	Teste com o elevador de ônibus adaptado .....	82
Imagem 22	Secretário da SMTT fazendo teste do elevador de ônibus adaptado .....	82
Imagem 23	Ônibus cujo elevador não funcionava.....	85
Imagem 24	Trajeto que Maria realiza de sua casa até o ponto de parada do ônibus .....	90
Imagem 25	Situação de ruas e calçadas na Avenida Central da Cidade Operária.....	94
Imagem 26	Parada de ônibus sem acessibilidade .....	95
Imagem 27	Instalação do ponto de ônibus na Avenida Jerônimo de Albuquerque.....	97
Imagem 28	Usuário ocupando o espaço reservado a cadeirante.....	102
Imagem 29	Prefeitura garante a entrega de 124 novos ônibus ao sistema de transporte público da capital .....	108

Imagem 30	Prefeito Edivaldo garante entrega de 58 ônibus novos ao sistema de transporte coletivo.....	109
Imagem 31	Prefeitura acompanha início de operacionalização de mais 36 ônibus.....	110
Imagem 32	Prefeito Edivaldo entrega 24 novos ônibus e apresenta veículo bidirecional da capital.....	111
Imagem 33	Prefeitura promove audiência pública do sistema de transporte.....	116
Imagem 34	Trechos do documento referente às regras de participação na Audiência Pública .....	117
Imagem 35	DPE e sociedade civil realizam vistoria em terminais de integração de SL.....	123
Imagem 36	Vistoria no Terminal de Integração Praia Grande .....	124
Imagem 37	Rebaixamento de calçadas para travessia de pedestres.....	125
Imagem 38	Vistoria nas rampas de acesso.....	126
Imagem 39	Vistoria nos banheiros dos Terminais de Integração .....	127
Imagem 40	Vistoria nos transportes coletivos urbanos .....	128
Imagem 41	Mesa composta por representantes da sociedade civil organizada .....	140

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Acompanhamento da frota adaptada urbana.....	112
Quadro 2	Sugestões de melhorias para a acessibilidade nos transportes coletivos urbanos...	154

## LISTA DE SIGLAS

BPC	Benefício de Prestação Continuada
CAU/MA	Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Maranhão
CEPD	Conselho Estadual da Pessoa com Deficiência
CIAPD	Centro Integrado de Apoio à Pessoa com Deficiência
CID	Classificação Internacional de Doenças
CIDID	Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidades e Desvantagens
CIF	Classificação Internacional de Funcionalidade, Deficiência e Saúde
CDPAE	Centro Dialético de Pais e Amigos dos Especiais
COMDEF	Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência
DPE/MA	Defensoria Pública do Estado do Maranhão
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICIDH	Classificação Internacional de Lesão, Deficiência e Handicap
MPE/MA	Ministério Público do Estado do Maranhão
PPIs	Pessoas com Percepção de Incapacidades
PPDs	Pessoas Portadoras de Deficiências
PROCON	Programa de Proteção e Defesa do Consumidor
SEDIHPOP	Secretaria Estadual de Direitos Humanos e Participação Popular
SET	Sindicato das Empresas de Transporte
SMTT	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
UPIAS	Liga dos Lesados Físicos Contra a Segregação

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
<b>2</b>	<b>HISTORICIZAÇÃO DO TERMO PESSOA COM DEFICIÊNCIA:</b> caracterização da amostra da pesquisa.....	<b>29</b>
<b>2.1</b>	<b>Panorama sócio histórico sobre a pessoa com deficiência</b> .....	<b>31</b>
<b>2.2</b>	<b>Historicização e contextualização dos dados numéricos sobre pessoas com deficiência no Brasil</b> .....	<b>41</b>
<b>2.3</b>	<b>Caracterização do universo amostral da pesquisa:</b> percepções preliminares sobre os transportes coletivos urbanos.....	<b>46</b>
<b>3</b>	<b>CIDADE E TRANSPORTE:</b> percepções sobre o direito à acessibilidade para as pessoas com deficiência.....	<b>55</b>
<b>3.1</b>	<b>Cidade e transporte:</b> a vida em movimento .....	<b>56</b>
<b>3.2</b>	<b>Percepções sobre mobilidade e acessibilidade no transporte coletivo urbano</b> .....	<b>59</b>
<b>3.3</b>	<b>Acessibilidade nos transportes coletivos a partir das legislações:</b> direitos e demandas das pessoas com deficiência física.....	<b>85</b>
<b>3.4</b>	<b>Transporte coletivo urbano: um meio de locomoção excludente?</b> .....	<b>92</b>
<b>4</b>	<b>OS MÚLTIPLOS OLHARES SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS RELACIONADAS À ACESSIBILIDADE NOS TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS</b> .....	<b>104</b>
<b>4.1</b>	<b>Políticas públicas de acessibilidade nos transportes coletivos na percepção dos órgãos públicos e do setor privado</b> .....	<b>104</b>
<b>4.2</b>	<b>Políticas públicas de acessibilidade nos transportes coletivos na percepção da sociedade civil organizada</b> .....	<b>140</b>
<b>4.3</b>	<b>Percepções sobre os entraves e os aspectos a serem melhorados para a promoção de políticas de acessibilidade nos transportes coletivos urbanos</b> .....	<b>151</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>156</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>163</b>
	<b>ANEXO I – ROTEIRO DE ENTREVISTAS</b> .....	<b>169</b>
	<b>ANEXO II – ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM REPRESENTANTES DA DPE/MA, DO SEDIHPOP, E DO SET</b> .....	<b>172</b>

## 1 INTRODUÇÃO



Captura de um dos momentos do vídeo feito e divulgado por Maria de Jesus, que é cadeirante, moradora do bairro Cidade Olímpica (São Luís-MA), ao jogar sua bolsa e cadeira de rodas para descer do ônibus que faz a linha Cidade Olímpica/São Francisco (pertencente à empresa Solemar), quando voltava de seu local de trabalho, porque o ônibus em que fez o trajeto estava com o elevador quebrado. Esse vídeo foi feito em 26/01/2016 e colocou novamente na pauta de discussões a questão da acessibilidade nos transportes coletivos.

### *O surto de Maria!*

*E agora, Maria? Dignidade ou insanidade? Hoje eu vou desconstruir o ditado que diz: “A primeira impressão é a que fica”. O surto de Maria, no primeiro momento vou chamar assim, me deixou perplexa. Como alguém em seu juízo perfeito vai jogar uma cadeira de rodas de um valor aproximadamente de dois mil, valor material, sendo que para uma cadeirante não se consegue mensurar o valor? São nossas próprias pernas. A cadeira de rodas é nossas próprias pernas. Na outra entrevista o choro da companheira Liane evidencia mais quando ela fala ao ver a cadeira de Dudu ser danificada, por imprudência do motorista; “estou chorando por causa da cadeira de rodas que muitas pessoas ainda veem como prisão ou condenação, pra muitos de nós é símbolo de liberdade”. Maria surtou! Maria enlouqueceu! não! Simplesmente Maria cansou de ser ultrajada, humilhada em sua cidadania, em seu orgulho próprio. Maria, mulher com deficiência, mãe, brasileira, herdeira de uma das melhores legislações que defende o direito da pessoa com deficiência, mas órfã da omissão dos poderes públicos, da falta da fiscalização. Maria, guerreira, mostrou a cara e a coragem. Determinada, passou por cima de regras, derrubou estigmas e só quer exercer a sua cidadania. Todo dia somos Maria e mesmo sendo discriminados e violados os nossos direitos à saúde, educação, transporte, cultura, lazer e sexualidade, ainda assim acreditamos em uma sociedade mais justa e igualitária, em que a pessoa seja respeitada como ela é e tenha o direito de viver em sociedade. Para muitos a atitude de Maria pareceu um ato tresloucado ou insano, mas para tantos com deficiência e suas famílias é um grito há muito engasgado na garganta e trás à tona o que milhares de brasileiros lutam: o direito de viver com dignidade e acessibilidade na nossa cidade, estado e país.*

*(Autoria: Deline de Lima, cadeirante, moradora do Centro Histórico, e usuária do transporte coletivo).*

O surto de Maria! Iniciamos nossa discussão com esse texto escrito por uma cadeirante, moradora do Centro Histórico, usuária do transporte coletivo. O texto foi lido por uma mãe de um jovem com paralisia cerebral – que também fazem uso desse meio de transporte – durante a audiência pública realizada na Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão no dia 02/02/2016, cujo tema foi: Inclusão da Pessoa com Deficiência: inovações e desafios do Estatuto da Pessoa com Deficiência (LEI N.13.146/2015). No presente texto, a autora se reporta a um dos acontecimentos vivenciados por outra cadeirante, usuária desse meio de transporte, Maria de Jesus, fato este ocorrido no dia 26/01/2016. A imagem ao lado representa um dos momentos desse vídeo ao qual a autora do texto faz menção.

Assim como Maria de Jesus, outras pessoas com deficiência física passam por situações semelhantes a essa, onde se observa a insuficiência dos aparatos necessários para que haja uma acessibilidade plena concernente ao transporte coletivo<sup>1</sup> urbano em São Luís – MA, a exemplo da insuficiência do quantitativo de ônibus adaptados, ou mesmo desses veículos que possuem elevador, mas que circulam com esse equipamento quebrado, dos pontos de paradas inadequados, etc.

Diante desses fatores, o presente trabalho analisa, sob uma perspectiva crítica, como esse processo está sendo conduzido na capital maranhense, levando-se em conta: as representações sobre a mobilidade e a acessibilidade nos ônibus em São Luís; os avanços no âmbito das legislações; os múltiplos olhares focados na existência, ou não, de políticas públicas de acessibilidade nos transportes coletivos considerando a percepção tanto dos órgãos públicos, do setor privado, como das pessoas com deficiência que participaram de nossa pesquisa através de entrevistas. Desta forma, o estudo está situado na perspectiva da Sociologia Urbana e da Sociologia das Políticas Públicas.

Sabemos que nos últimos tempos o estudo sobre a mobilidade e a acessibilidade tem ganhado cada vez mais espaço, principalmente no meio acadêmico. Nesse sentido, são amplas as formas de discussão, englobando desde estudos referentes ao aspecto econômico, de acesso aos bens, de mobilidade de classe, como também estudos sobre o acesso à educação, ao lazer, enfim, aos direitos do cidadão, especialmente da pessoa que tem algum tipo de deficiência.

---

<sup>1</sup> O entendimento do transporte público pode então ser visto como derivado de duas visões diferentes: coletiva e pública. O transporte coletivo é aquele serviço disponível ao público sob as regras do mercado; o transporte público é aquele serviço disponível ao público sob regras sociais definidas pela sociedade. O mercado pode ofertar transporte coletivo, não o transporte público; apenas um sistema planejado e controlado publicamente pode ofertar transporte público como serviço essencial à sociedade (VASCONCELLOS, 2013, p. 242). A partir dessa perspectiva, ao no referimos ao transporte público estaremos nos remetendo à primeira visão, ou seja, ao transporte coletivo.



Este trabalho, em certa medida, é um desdobramento da pesquisa monográfica apresentada ao curso de Ciências Sociais, em 2012, e que tem por título: O processo de inclusão social dos alunos com deficiência física, auditiva e visual, na Universidade Federal do Maranhão.

A pesquisa monográfica supracitada partiu da constatação da existência de iniciativas voltadas para promover a inclusão dessas pessoas nos mais diversos segmentos da sociedade, como por exemplo, no mercado de trabalho, no acesso à educação, sendo isso resultante de lutas políticas e ideológicas, aqui associadas às medidas de alargamento da cidadania e às modificações culturais. Essas iniciativas culminaram em elaboração de Leis, Decretos, Declarações, entre outros, a exemplo da Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) e, no Brasil, o grande marco desse processo é a Constituição Federal de 1988, a qual apresenta diretrizes para a inclusão dessas pessoas nos mais diversos espaços sociais.

O enfoque do trabalho monográfico referido anteriormente esteve voltado para os aspectos educacionais, com ênfase na inclusão social desses indivíduos no ensino superior. Os resultados da pesquisa ensejaram o aprofundamento da temática da pessoa com deficiência, e uma abordagem que considere outros aspectos, por isso, nos dedicamos a fazer uma análise de como está ocorrendo a mobilidade e a acessibilidade nos transportes públicos coletivos (ônibus), na cidade de São Luís, para as pessoas que possuem algum tipo de deficiência física.

Para a realização do presente estudo, partimos do pressuposto de que o transporte se destaca como um dos elementos que facilitam os deslocamentos das pessoas, ideia essa presente nas análises de Miralles-Guasch (2002)<sup>2</sup>, quando faz a seguinte afirmação: “(...) o transporte se converte em um fator representativo da forma e das funções urbanas; sobretudo se aplicamos o conceito de acessibilidade como uma consideração vital no momento de decidir o lugar onde localizar-se” (Miralles-Guasch, 2002, p. 15).

Todavia, apesar da imprescindibilidade desse meio de transporte, e do reconhecimento legal de que se trata de um direito fundamental (Constituição Brasileira de 1988), historicamente há pessoas ou grupos sociais que não têm esse direito assegurado e, por conta disso, acumulam a privação de vários outros direitos, como os relacionados à educação, ao trabalho, ao lazer, entre outros. É o caso das pessoas que têm algum tipo de deficiência física que passam, muitas vezes, por situações de exclusão social.

---

<sup>2</sup> Tradução livre da autora do presente texto, exceto quando indicado.

A exclusão é uma prática social presente em basicamente todas as sociedades e abrange principalmente certos grupos sociais, como por exemplo, mulheres, negros, pobres, pessoas com deficiência, nos variados momentos históricos. Entretanto, tem crescido o movimento pela inclusão dessas pessoas, inclusive no âmbito dos transportes coletivos, o que envolve os aspectos de mobilidade e de acessibilidade urbanas.

Tal movimento de inclusão social pode ser decorrente do momento em que vivemos, ou seja, da expansão das lutas sociais, hoje empreendidas em nível internacional, e da necessidade de regulação dos direitos humanos, especialmente os direitos sociais (que contemplam o acesso à saúde, educação, trabalho, moradia, lazer, segurança e assistência aos desamparados). Para essa discussão, utilizamos no presente trabalho as perspectivas de alguns autores, a exemplo de Celina Camargo Bartalotti (2006); Eugênia A. Gonzaga Fávero (2004); Flávia Piovesan (2003).

Assim, houve um longo processo histórico de lutas e reivindicações, por parte dos mais variados segmentos da sociedade, para que houvesse a preocupação em adotar medidas de inclusão para esses indivíduos. Assim, foram instituídas leis, a exemplo da Lei nº 10.098, de 19/12/2000 (Lei de Acessibilidade), que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências, determinando para o transporte coletivo, em seu Art. 16, que “os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas”. Todavia, estamos atentos ao fato de que “para o sociólogo, o que constitui objeto da pesquisa não é tomar partido nessas lutas simbólicas, mas analisar os agentes que as travam, as armas utilizadas, as estratégias postas em prática” (LENOIR, 1996, p. 68).

Todo esse movimento em torno da inclusão dessas pessoas, e da afirmação de seus direitos, é um dos indicativos de que, parafraseando Norberto Bobbio (2004), estamos vivendo em uma era de direitos. No entendimento desse autor, “(...) uma coisa é falar dos direitos do homem, direitos sempre novos e cada vez mais extensos, e justificá-los com argumentos convincentes; outra coisa é garantir-lhes proteção efetiva” (BOBBIO, 2004, p. 60). Assim, para esse autor, o desafio maior da contemporaneidade é menos a questão dos fundamentos dos direitos humanos, e mais a efetivação dos mesmos.

A respeito da temática sobre a acessibilidade das pessoas com deficiência física nos ônibus em São Luís - MA, Hermeneilce Wasti P. Cunha desenvolveu a tese intitulada: Lugar de cadeirante é em casa? Mobilidade, acessibilidade no transporte coletivo e a produção social da diferença em São Luís. Nesse seu trabalho a referida autora traz diversas

abordagens e perspectivas, desde a contextualização do termo pessoa com deficiência, passando pela caracterização da área de estudo (São Luís), mais especificamente das áreas selecionadas pela mesma (Angelim, Coroado e Centro Histórico), até a concepção de mobilidade e acessibilidade do ponto de vista de três cadeirantes moradores desses locais selecionados, e também a partir dos órgãos encarregados do transporte coletivo, a exemplo da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT).

Essa pesquisa supracitada esteve voltada para a discussão de duas formas de relação do cadeirante em São Luís. A primeira ligada aos espaços urbanos na cidade e a homogeneização desses lugares a partir do olhar do sujeito cadeirante, e a outra relacionada ao sistema de transporte de São Luís e ao uso do ônibus pelos cadeirantes entrevistados.

Para a realização da pesquisa supracitada, um dos procedimentos de Cunha (2012) consistiu em selecionar uma amostra de três pessoas com deficiência (todas cadeirantes) para a realização de entrevistas, trazendo para o debate dois problemas centrais:

A cidade de São Luís é fragmentada e desarticulada em seus vários espaços citadinos. “O cadeirante que vive na capital maranhense percebe a mesma desarticulação?”; “Em que medida a situação vivida pelo cadeirante na cidade de São Luís é o resultado da desarticulação entre o problema da acessibilidade ao direito à cidade?” (CUNHA, 2012, p. 28).

No decorrer de sua pesquisa a autora chegou a algumas conclusões, dentre as quais cabe destacar a seguinte:

O transporte público em São Luís para os cadeirantes funciona como elemento facilitador dos deslocamentos em percursos mais distantes. Apesar desse meio de transporte ainda se encontrar fora das metas e padrões estabelecidos para facilitar o ir e vir do cadeirante com mais autonomia (IBIDEM, p. 184).

Diante do exposto, nossa proposta é avançar ainda mais nessa temática e trazer para o centro do debate questões centrais que não estão contempladas em pesquisas que tratam sobre essa temática, como por exemplo: analisar o processo de construção do termo pessoa com deficiência (discussão presente no primeiro capítulo); discutir a acessibilidade nos transportes coletivos urbanos considerando as percepções dos usuários com deficiência física (segundo capítulo) e problematização sobre políticas públicas voltadas para a promoção da acessibilidade nesse tipo de transporte (terceiro capítulo).

Para isso, partimos do pressuposto de que a mobilidade está diretamente relacionada com a acessibilidade e que, segundo as constatações de Miralles-Guasch (2002), o

deslocamento das pessoas nas cidades pode estar diretamente relacionado com a utilização dos vários meios de transporte, fato este que provoca uma nova fonte de desigualdade, pois:

Aquelas pessoas com uma maior capacidade para utilizar os transportes mecânicos se deslocam com mais facilidade e, portanto, tem mais acesso às atividades urbanas. Há circunstâncias pessoais, como o nível de renda e características individuais, como a idade, o gênero ou as capacidades mentais e físicas, que determinam a competência na utilização dos meios de transportes mecânicos (MIRALLES-GUASCH, 2002, P. 29).

Assim, entende-se que o ritmo acelerado da vida urbana e, por conseguinte, a necessidade das pessoas se locomoverem de forma mais rápida gera tensões com a condição objetiva das pessoas com deficiência, cujo ritmo geralmente é mais lento, e contribui para que haja preocupações em promover a acessibilidade nos vários espaços urbanos, isto é:

A população com deficiência tem algumas dificuldades que as diferenciam da população em geral. Apesar de utilizar serviços como todos os cidadãos tidos comuns, muitas vezes, tem impedimentos no acesso aos serviços por barreiras físicas como escadas, falta de rampas ou portas suficientemente largas, por falta de conservação das calçadas, com sinalizações sensoriais, guias rebaixadas, transportes sem adaptações (CUNHA, 2010, p. 78).

Desta forma, é importante que sejam desenvolvidos estudos sociológicos a respeito dessa temática, a fim de se compreender os diversos aspectos envolvidos no processo e nas diferentes perspectivas sobre a acessibilidade para as pessoas com deficiência física, principalmente quando se trata do acesso aos transportes coletivos urbanos na capital maranhense.

Analisamos a acessibilidade para as pessoas com deficiência física, no que tange aos transportes coletivos (ônibus urbano), com o cuidado de nos pautarmos pelos apontamentos de autores como o sociólogo Remir Lenoir (1996), o qual incentiva a discussão da lógica subjacente aos problemas que se apresentam enquanto sociais, alertando que para além dos “dados” existe todo o processo de produção destes.

Consideramos, ainda, a ideia de que “a observação dos fenômenos, qualquer que seja a sua natureza, constitui o núcleo de todo procedimento científico” (JACCOUD; MAYER, 2008, p. 254), sendo assim, buscamos compreender o processo de elaboração dos dados, pensando a realidade enquanto processo histórico e dialético, combinado ao esforço da vigilância epistemológica. Nessa mesma linha de pensamento, os autores Christian Laville e Jean Dionne alertam que “os conhecimentos dos quais dispomos não são todos *factos brutos*, mas *construídos*. São *generalizações*, resultados do relacionamento de diversos factos brutos.

Entre essas generalizações, os conceitos e as teorias são particularmente úteis à pesquisa” (LAVILLE; DIONNE, 1999, p. 89).

Para a realização deste trabalho levamos em consideração os conceitos e as categorias que estão bastante reificadas e naturalizadas, tais como as noções de: acessibilidade; mobilidade; pessoas com deficiência; inclusão social, entre outras. A este respeito, Bachelard observa que:

Para incorporar novas provas experimentais, será preciso então deformar os conceitos primitivos, estudar as condições de aplicação desses conceitos e, sobretudo, incorporar as condições de aplicação de um conceito no próprio sentido do conceito. É nesta última necessidade que reside, a nosso ver, o caráter dominante do novo racionalismo, correspondente a uma estreita união da experiência com a razão (BACHELARD, 1996, p. 76).

Entendendo que o procedimento de desconstrução se justifica quando se opta por tratar como objeto de análise uma questão socialmente consagrada como problema social, a presente pesquisa não se propõe a apresentar mais uma versão sobre os “fatos” a partir das primeiras impressões sobre o mundo social, nem visa a explicar o mundo social a partir do que os agentes dizem, pelo contrário, estuda a questão da acessibilidade a partir de diretrizes e parâmetros de pesquisa construídos teórica e analiticamente, pois:

O conhecimento do real é luz que sempre projeta algumas sombras. Nunca é imediato e pleno. As revelações do real são recorrentes. O real nunca é “o que se poderia achar” mas é sempre o que deveria ter pensado. O pensamento empírico torna-se claro depois, quando o conjunto de argumentos fica estabelecido (...). No fundo, o ato de conhecer dá-se contra um conhecimento anterior, destruindo conhecimentos mal estabelecidos, superando o que, no próprio espírito, é obstáculo à espiritualização (BACHELARD, 1996, p. 17).

A opção por esse tipo de postura implica na superação de alguns obstáculos, visto que não estudamos a realidade dada, mas nos apropriamos desta do único jeito que é possível, e a única forma é nos apropriarmos da realidade enquanto ciência. Para Bachelard (1996), a realidade dada não é um problema, ela só passa a ser um problema quando fazemos uma pergunta, a qual deve ser orientada por algum esquema analítico. Ao fazer isso não produzimos uma resposta que seja um retrato da realidade, mas nos apropriamos de uma parte dessa realidade, através da razão, mas para isso é preciso romper com alguns obstáculos.

Em primeiro lugar é preciso saber formular problemas (...) na vida científica os problemas não se formulam de modo espontâneo. É justamente esse sentido do problema que caracteriza o verdadeiro espírito científico. Para o espírito científico, todo conhecimento é resposta a uma pergunta. Se não há pergunta, não pode haver

conhecimento científico. Nada é evidente. Nada é gratuito. Tudo é construído (BACHELARD, 1996, p. 18).

Considerando a afirmativa acima, a pesquisa teve como ponto de partida o seguinte questionamento: quais as condições de promoção da acessibilidade nos transportes coletivos urbanos em São Luís – MA para as pessoas com deficiência física? Mas, para responder a esse questionamento, faz-se necessário romper com alguns obstáculos.

O primeiro obstáculo a ser rompido é o da primeira experiência (observação primeira), isto é, “a experiência colocada antes e acima da crítica” (BACHELARD, 1996, p. 29). O obstáculo da experiência primeira nos leva a ver o que tem mais relevância no mundo social, ao mesmo tempo em que produz uma ideia de utilidade.

Buscamos, ainda, romper com o pitoresco, com a ideia de que o tema é interessante, já que este só vai ser sociologicamente interessante a partir da pergunta feita para esse universo empírico, logo, buscamos duvidar de tudo que o está dado, cristalizado, daquilo que nos apareceu como uma verdade, pois, “o homem movido pelo espírito científico deseja saber, mas para, imediatamente, melhor questionar” (BACHELARD, 1996, p. 21).

Nesse intuito, para a realização do presente trabalho foram realizados procedimentos teóricos e metodológicos, o que nos permite afirmar que se trata de um estudo qualitativo, mas que também faz uso de estratégias de pesquisa quantitativa. Em relação à pesquisa qualitativa, consideremos a seguinte afirmação:

Geralmente, para a coleta das informações, a pesquisa qualitativa recorre à observação participante e à entrevista. Essas técnicas básicas se completam com o questionário, a fotografia, os documentos audiovisuais (filme, vídeo), a observação dos lugares públicos, a história de vida, a análise de conteúdo (DESLAURIERS; KÉRISIT, 2008, p. 140).

No que se refere às entrevistas, Poupert *et al.* (2008) ressalta que se

(...) constituem uma porta de acesso às realidades sociais, apostando na capacidade de entrar em relação com as outras. Essas realidades sociais não se deixam facilmente empreender, sendo transmitidas através do jogo e das questões das interações sociais que a relação de entrevista necessariamente implica (POUPART *et al.*, 2008, p. 215).

Para a realização das entrevistas, inicialmente, não estabelecemos critérios quanto ao quantitativo de pessoas para determinar uma amostra, todavia, entendemos que os participantes deveriam ser usuários, mesmo que não tão frequentes, do transporte coletivo.

Levamos em conta, ainda, os fatores como a disponibilidade dos entrevistados e a facilidade em localizá-los<sup>3</sup>. Desta forma, entrevistamos 13 pessoas com deficiência física.

Antes de detalhar melhor os procedimentos metodológicos usados durante a fase de pesquisa, apresentamos alguns dados numéricos sobre o quantitativo de pessoas com deficiência. Desta forma, segundo os levantamentos estatísticos do Censo<sup>4</sup> 2010, o Maranhão possui uma população de 6.574.789. Desse total da população, cerca de 460.753 são pessoas que se declararam com deficiência motora, as quais estão agrupadas segundo os critérios elencados por esse órgão, conforme o grau de severidade da deficiência: alguma dificuldade – 314.205; grande dificuldade – 125.261; não consegue de modo algum – 21.287<sup>5</sup>.

A capital do referido estado, São Luís, de acordo com os dados do Censo 2010, tem uma população de 1.014.837. O quantitativo de pessoas com deficiência, considerando a deficiência motora, nessa cidade, está distribuído da seguinte maneira, considerando o grau de dificuldade: alguma dificuldade – 39.813; grande dificuldade – 15.670; não consegue de modo algum – 3.407, totalizando 58.890, que corresponde a 5,8% da população da capital maranhense.

Tendo em vista esse quantitativo de pessoas com deficiência física em São Luís – MA, identificados no Censo 2010, e considerando que no presente estudo foi aplicado um dos métodos de obtenção de informações por parte desses sujeitos, que é o método da entrevista semidiretiva, que segundo Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt (2013):

É semidirectiva no sentido em que não é inteiramente aberta nem encaminhada por um grande número de perguntas precisas. Geralmente o investigador dispõe de uma série de perguntas-guias, relativamente abertas, a propósito das quais é imperativo receber uma informação por parte do entrevistado. Mas não colocará necessariamente todas as perguntas pela ordem em que as anotou e sob a formulação prevista. Tanto quanto possível, “deixará andar” o entrevistado para que este possa falar abertamente, com as palavras que desejar e pela ordem que lhe convier (CAMPENHOUDT; QUIVY, 2013, p. 192).

---

<sup>3</sup> “(...) a pesquisa qualitativa também recorre à amostra, que será, mais frequentemente, de tipo não – probabilística. Essa amostra não se constitui ao acaso, mas sim em função de características precisas, que o pesquisador pretende analisar” (DESLAURIERS; KÉRISIT, 2008, p. 138).

<sup>4</sup> O Censo é uma palavra que “origina-se do latim *census*, que quer dizer ‘conjunto dos dados estatísticos dos habitantes de uma cidade, província, estado, nação etc.’” (BRASIL, 2000, p. 2).

<sup>5</sup> Segundo Neri (2003) o aumento significativo dos números se deve à classificação adotada no Censo de 2010, visto que, ao incorporar no universo das pessoas com deficiência aquelas que declararam possuir alguma ou grande dificuldade de caminhar, foi incluída grande parte da população idosa nesse quantitativo, já que essas dificuldades funcionais tendem a acompanhar o processo natural do envelhecimento. Ao mesmo tempo, esse levantamento possibilitou a diferenciação de pessoas portadoras de deficiências (PPDs) e pessoas perceptoras de incapacidades (PPIs), com objetivo de saber os graus de severidade, através da percepção da população sobre sua dificuldade em enxergar, ouvir e locomover-se, ainda que o entrevistado fizesse uso de aparelhos facilitadores, como óculos ou lentes de contato, aparelho auditivo ou bengala.

Considerando, também, o fato de que “nos casos em que se encara um método de entrevista semidirectiva, o investigador não pode, regra geral, dar-se ao luxo de entrevistar mais do que umas dezenas de pessoas” (IBIDEM. p. 163), para a realização deste trabalho dissertativo foram entrevistadas 13 pessoas com deficiência física, ou como o IBGE considera, pessoas com deficiência motora. Em termos percentuais, se comparado ao universo de 58.890 pessoas com deficiência física em São Luís – MA, essa quantidade de 13 pessoas representa 0,02%, fato que, se levarmos em conta apenas a questão quantitativa – tão importante para os estatísticos – possivelmente esse número não se constituiria como uma amostra representativa da população.

Todavia, partilhamos do pensamento de Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt (2013), quando apresentam as três possibilidades com as quais o pesquisador se depara após a circunscrição do campo investigado, que são as seguintes:

Ou recolhe os dados e faz incidir as suas análises sobre a totalidade da população coberta por esse campo, ou a limita a uma amostra representativa desta população, ou estuda apenas algumas componentes muito típicas, ainda que não estritamente representativas, dessa população (CAMPENHOUDT; QUIVY, 2013, p. 160).

No bojo dessas orientações, esses autores alertam para o fato de que:

A exigência de representatividade é menos frequente do que por vezes se julga: não deve confundir-se cientificidade com representatividade. Para conhecer melhor grupos ou sistemas de relações não é forçosamente pertinente, em termos sociológicos, estudá-los como somas de individualidades (IBIDEM. 2013, p. 161).

Portanto, mesmo que o quantitativo de entrevistados não seja numericamente elevado, consideramos que as percepções dos entrevistados, a partir das análises feitas, podem ser estendidas aos demais usuários dos transportes coletivos urbanos (ônibus), ou seja, aos usuários que são pessoas com deficiência física. A partir deste momento, detalhamos a forma como foram obtidas as informações por meio desses usuários que participaram deste estudo.

O contato com esses sujeitos entrevistados foi feito a partir de pesquisas de campo realizadas no período de setembro de 2015 a fevereiro de 2016, pois, a fim de obtermos informações sobre esses usuários procuramos algumas instituições da sociedade civil, como o Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência (COMDEF), Conselho Estadual da Pessoa com Deficiência (CEPD), o Fórum Maranhense de Entidades da Pessoa com Deficiência e Patologias, o Centro Dialético de Pais e Amigos dos Especiais (CDPAE). Também foram feitas observações de campo no Terminal de Integração da Praia Grande.



Outra forma de contato com essas pessoas foi através de participação em alguns eventos, como o evento em comemoração ao Dia Nacional de Luta da Pessoa com Deficiência, ocorrido no dia 21 de setembro de 2015 na Praça Maria Aragão, e da IV Conferência Estadual da Pessoa com Deficiência, cujo tema foi “Os Desafios da Implementação da Política da Pessoa com Deficiência: A Transversalidade como Radicalidade dos Direitos Humanos”, ocorrido entre os dias 9 a 11 de dezembro de 2015.

Um dos aspectos que consideramos importante no presente trabalho consiste no fato de que das 13 pessoas entrevistadas, 12 participam ou já participaram do movimento da pessoa com deficiência e, direta ou indiretamente, já têm uma vivência de lutas em busca de melhorias nos transportes coletivos urbanos.

Outro aspecto importante desse trabalho consiste na realização de uma observação participante com uma das entrevistadas, Maria de Jesus R. Alves, moradora do bairro Cidade Olímpica, com a qual percorremos um trajeto do local de sua residência até o bairro Cidade Operária.

Decidimos realizar essa atividade de acompanhar o trajeto de Maria de Jesus para melhor exemplificar os relatos das pessoas entrevistadas, mas também porque a mesma foi protagonista de um acontecimento gravado em um vídeo que repercutiu nacionalmente, situação essa em que a mesma precisou jogar a sua cadeira de rodas para descer do ônibus quando fazia o trajeto de seu trabalho (bairro Jaracaty) para sua casa (bairro Cidade Olímpica), porque o elevador não estava funcionando. Tal fato aconteceu no dia 26 de janeiro de 2016, e teve ampla repercussão, retomando o debate em torno da acessibilidade nos ônibus em São Luís – MA.

Entendendo a importância de realizarmos um exercício não em termos comparativos, mas na tentativa de compreender esse longo processo de luta por melhorias no fornecimento dos serviços de transporte, é que consideramos interessante entrevistarmos uma moradora do Centro Histórico que já participou do estudo realizado pela pesquisadora Hermeneilce Wasti P. Cunha, estudo este já citado no decorrer deste texto.

Durante a fase de pesquisa, também buscamos informações junto à SEDIHPOP, na DPE/MA, no Sindicato das Empresas de Transporte (SET), e também junto à SMTT. Para localizar esses representantes tanto do âmbito do poder público como da iniciativa privada, foram importantes as indicações das pessoas com deficiência física, as quais, durante suas falas, nos relatavam as atuações destas. Foi dessa forma que tomamos conhecimento sobre a atuação do defensor público titular do Núcleo de Defesa do Idoso, da Saúde e da Pessoa com Deficiência. Também fomos informados sobre o trabalho desenvolvido pela assistente social

que atua no Centro Integrado de Apoio à Pessoa com Deficiência (CIAPD). Ambos atuam na DPE/MA e nos concederam entrevista<sup>6</sup>.

Direcionamo-nos, ainda, até o SET e entrevistamos o superintendente deste Sindicato. Também tentamos conseguir contato com algum representante da SMTT, a fim de que nos concedesse entrevista, mas não obtivemos êxito.

Ainda como parte do trabalho de campo, solicitamos à SMTT autorização para fazermos registros fotográficos nos Terminais de Integração, a qual nos foi concedida e, de posse dessa autorização, nos direcionamos até os seguintes Terminais de Integração: Praia Grande; Cohama/Vinhais; Cohab/Cohatrac; São Cristóvão. No Terminal da Praia Grande solicitamos os dados com o quantitativo de usuários dos transportes coletivos que possuem cartão de gratuidade, informação essa que nos foi repassada. Ressalte-se que a realização de observações nesses Terminais de Integração da cidade acrescentaram informações ao nosso estudo, porque esses são alguns dos lugares de intensa movimentação de pessoas que utilizam ônibus como meio de deslocamento.

Após a fase de coleta dos dados e das informações, e até mesmo durante todo o processo de aquisição destes, partimos à etapa de análise, pois consideramos que:

A etapa de análise consiste em encontrar um sentido para os dados coletados e em demonstrar como eles respondem ao problema de pesquisa que o pesquisador formulou progressivamente. Por isso, a análise ocupa um lugar de primeiro plano de toda pesquisa (DESLAURIERS; KÉRISIT, 2008, p. 140).

A esse respeito, Howard Becker (2009) coloca a seguinte questão: “como organizar o material, seja qual for sua forma, de modo que ele fale o que sua representação formal diz e torne suas conclusões manifestas, inconfundíveis e inescapáveis para qualquer leitor ou observador sensato?” (BECKER, 2009, p. 41).

Através de um exercício reflexivo, esse autor traz à tona elementos consubstanciais sobre o processo de seleção do material e do que incluir no trabalho após a fase de coleta dos “dados”, de forma que seja comunicado exatamente o pretendido, sem deixar margens para interpretações, por parte de leitores ou observadores que não estejam relacionadas à pesquisa.

Segundo esse referido autor, a forma de representar o conhecimento é resultado da eliminação de detalhes irrelevantes, porque nem tudo é útil ou interessante, todavia, ao

---

<sup>6</sup> O roteiro de perguntas feitas aos representantes do poder público e do setor privado encontra-se no anexo II. Ressalte-se que durante o momento da entrevista surgiram dúvidas, sendo assim, à medida em que obtínhamos as informações, em alguns momentos, ouve a necessidade de fazermos perguntas não contempladas previamente no roteiro.

resumir, corre-se o risco de perder algo que tenha importância, ainda mais quando se trata de um estudo em que foram gravados vídeos, entrevistas, e, posteriormente, realizadas as transcrições das gravações.

No que se refere ao processo de análise das informações contidas nas entrevistas e nos vídeos, nos vimos diante da tentativa de conciliar os dois conjuntos de obrigações apontados por Pierre Bourdieu (1997).

O processo verbal do discurso recolhido que o autor da transcrição produz está submetido a dois conjuntos de obrigações frequentemente difíceis de conciliar: as obrigações de fidelidade a tudo que manifesta durante a entrevista, e que não se reduz ao que é realmente registrado na fita magnética, levariam a tentar restituir ao discurso tudo que lhes foi tirado pela transcrição para o escrito e pelos recursos ordinários de pontuação, muito fracos e muito pobres, e que fazem, muito amiúde, todo o seu sentido e o seu interesse; mas as leis da legibilidade que se definem em relação com destinatários potenciais com expectativas e competências muito diversas impedem a publicação de uma transcrição fonética acompanhada das notas necessárias para restituir tudo que foi perdido na passagem do oral para o escrito, isto é, a pronúncia (...), a entonação (...), a linguagem dos gestos, da mímica e de toda a postura corporal (BOURDIEU, 1997, p. 709-710).

O referido autor define o trabalho de transcrever como sendo o ato de escrever, mas no sentido de reescrever, em que “(...) a passagem do oral ao escrito impõe, com a mudança de base, infidelidades que são sem dúvida a condição de uma verdadeira fidelidade” (IBIDEM. p. 710). Dessa forma, no presente trabalho, “foi preciso às vezes decidir por aliviar o texto de certos desdobramentos parasitas, de certas frases confusas, de redundâncias verbais ou de tiques de linguagem (os ‘bom’ e os ‘né’)” (IBIDEM. p. 710).

Feitas essas considerações sobre os procedimentos metodológicos usados durante a fase da pesquisa, apresentamos a estrutura deste estudo, o qual está organizado em três capítulos. No primeiro capítulo realizamos uma historicização sobre o termo pessoa com deficiência, e demonstramos como esse termo ganhou novos significados, dependendo do momento histórico, e daqueles encarregados, autorizados a falar em nome dessas pessoas, na tentativa de desconstruir a unidade conceitual do referido termo.

Ainda nesse primeiro capítulo, discutimos algumas informações sobre como o tema das pessoas com deficiência aparece nos levantamentos estatísticos brasileiros, bem como apresentamos informações sobre as pessoas com deficiência física que aceitaram participar do presente estudo, e analisamos suas percepções preliminares relativas ao transporte coletivo urbano na capital maranhense.

No segundo capítulo fizemos um breve estudo sobre a cidade, e analisamos a relação entre o transporte e a cidade. Buscamos trabalhar, ainda, a perspectiva das várias

representações sobre mobilidade e acessibilidade nos transportes coletivos (respaldando-nos na percepção das pessoas com deficiência física que foram entrevistadas), o que incluiu, também, o estudo de algumas legislações, para compreender os direitos e as demandas das pessoas com deficiência física.

Outro procedimento que adotamos nesse segundo capítulo consistiu em trabalharmos com as dimensões do mundo social como sendo dimensões inseparáveis, para tanto, demonstramos como as noções de direito e cidadania se transformaram ao longo do tempo, e como isso foi sendo incorporado pelos gestores públicos.

Por fim, no segundo capítulo, analisamos o ponto de vista dos entrevistados sobre o seguinte questionamento: o transporte coletivo seria um meio de locomoção excludente? Nesses termos, debatemos a construção da própria ideia dos direitos, das leis que foram surgindo e como modificam essa ideia de inclusão, exclusão, de cidadania, de direitos humanos, e, principalmente, de como esses sujeitos vão ser encaixados a partir da implementação das leis, ou seja, procuramos entender os mecanismos que estão por trás dessa “aparente preocupação”, inicialmente pautada na ideia de inclusão social, sendo que recentemente tem ganhado espaço nos debates a noção de acessibilidade.

Para isso, no terceiro capítulo, apresentamos as percepções dos seguintes entrevistados: da representante da SEDIHPOP; do superintendente do SET; do defensor público do Estado do Maranhão que atua no Núcleo de Defesa do Idoso, da Saúde e da Pessoa com Deficiência; da coordenadora do CIAPD.

No terceiro capítulo discorremos sobre as percepções das pessoas com deficiência, concernentes à existência, ou não, de políticas públicas voltadas para a acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, ao mesmo tempo em que falamos sobre a importância da atuação da sociedade civil organizada (por meio de Fóruns, Entidades, Conselhos) no que se refere à luta pela efetivação dos direitos das pessoas com deficiência.

Na conclusão, constatamos que, os transportes coletivos urbanos em São Luís-MA ainda são bastante excludentes e que, apesar de algumas ações desenvolvidas pelo poder público, como a implantação de novos abrigos (paradas de ônibus), entrega de novos veículos adaptados, concessão do Cartão de Gratuidade a esses cidadãos, podemos afirmar que não existem políticas voltadas para promover acessibilidade nesses meios de transporte.

## 2 HISTORICIZAÇÃO DO TERMO PESSOA COM DEFICIÊNCIA:

caracterização da amostra da pesquisa

As presentes análises e discussões teóricas se consubstanciam em um esforço de contribuição para o debate científico acerca das várias representações sociais sobre a expressão: pessoa com deficiência. Assim, esse termo foi trabalhado sob a perspectiva da construção social, pois é um termo que aparenta certa unidade conceitual, mas que necessita ser continuamente revisitado e problematizado.

Em relação ao termo pessoa com deficiência, as constatações a seguir demonstram que este é produto de uma construção social, já que várias foram as denominações criadas ao longo do tempo para designar estas pessoas. Nas palavras de uma das estudiosas da temática, Celina Bartalotti (2006): “Pensar na concepção de deficiência que temos hoje em nossa sociedade implica pensar na história do olhar sobre essa condição peculiar da vida humana.” (BARTALOTTI, 2006, p. 41).

Assim, as pessoas com alguma limitação física, mental ou sensorial já foram denominadas de: "inválidas", "incapazes", "excepcionais", "pessoas deficientes", “aleijadas”, etc., noções essas que foram aceitas durante bastante tempo, e que ainda permanecem no imaginário social.

Outro termo que é utilizado para definir essas pessoas é o de "pessoas com necessidades especiais", ou ainda, “pessoas especiais”. Essas expressões referem-se às pessoas com deficiência, mas também acolhem os idosos, as gestantes, enfim, qualquer situação que implique tratamento diferenciado. Por isso, tais terminologias não são mais bem acolhidas, principalmente pelas pessoas desse segmento social, e também pelas que estão envolvidas no processo de luta em defesa dos direitos desses sujeitos.

No Brasil, foi adotada, pela Constituição Federal de 1988, a expressão "pessoa portadora de deficiência". Ressaltamos que esse texto legal foi elaborado em um período histórico em que “palavras de conotação muito negativas eram frequentemente utilizadas (ex.: surdo-mudo, aleijado, retardado, débil mental etc.). Buscou-se então, naquele momento, uma padronização. E uma padronização que retirasse o foco de atenção da deficiência e passasse para a pessoa” (FÁVERO, 2004, p. 22).

De acordo com as constatações da autora citada anteriormente, naquele contexto, decidiu-se empregar a expressão “pessoa portadora de deficiência”. Entretanto, o vocábulo “portador” acabou se tornando mais evidente e o foco não estava na *pessoa*, mas no adjetivo “portador”. Assim, verificou-se que a palavra “portador” foi, sim, um avanço para a época,

mas ainda era preciso fazer alterações nos vocábulos. As inquietações sobre o uso da expressão até então em voga partiu dos movimentos sociais, os quais:

(...) Identificaram que a expressão “portador” cai muito bem para coisas que a pessoa carrega e/ou pode deixar de lado, não para características físicas, sensoriais ou mentais do ser humano. Ainda, que a palavra “portador” traz um peso frequentemente associado a doenças, já que também é usada, e aí corretamente, para designar uma situação em que alguém, em determinado momento, está portando um vírus, por exemplo (FÁVERO, 2004, p. 22).

Podemos inferir que essas inquietações foram levadas a instâncias decisórias para que se discutisse e chegasse a um consenso sobre o termo a ser utilizado. A este respeito podemos citar o exemplo da realização da Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência, evento ocorrido em 2006, e realizado pela Organização das Nações Unidas (ONU). Neste evento foi decidido abandonar a expressão "pessoa portadora de deficiência", visto que a deficiência não se porta, mas está com a pessoa ou na pessoa, o que tem sido motivo para que se use, mais recentemente, a forma "pessoa com deficiência", ou seja, “junto com a contestação do termo ‘Portador’, concluiu-se que o melhor seria o ‘com’: pessoa *com* deficiência. Quanto mais natural for o modo de se referir à deficiência, como qualquer outra característica da pessoa, mais legitimado é o texto” (FÁVERO, 2004, p. 22). A partir de então, o Brasil assumiu a mudança conceitual referente à definição de deficiência.

Todas essas expressões demonstram uma transformação de tratamento que vai da “invalidez” e “incapacidade” à tentativa de incluir essas pessoas nos mais diversos segmentos da sociedade. Para entendermos esse movimento pela inclusão social destas pessoas é preciso saber quando, como, e por que houve esse interesse, haja vista que durante muito tempo elas foram excluídas da sociedade. Tal postura implica em historicizar os diversos fatores envolvidos nesse processo e identificar os elementos propulsores para tais mudanças de postura.

Também analisamos em quais momentos o tema da deficiência passou a fazer parte dos levantamentos estatísticos no Brasil, o que será feito a partir de breves análises sobre os dados numéricos dessa população. Finalmente, fazemos uma caracterização do universo da amostra da pesquisa, com enfoque voltado para a apresentação dos perfis social e econômico dos entrevistados e de suas percepções acerca dos transportes coletivos urbanos da capital maranhense.

## 2.1 Panorama sócio histórico sobre a pessoa com deficiência

Ao intentarmos uma investigação de cunho sociológico que envolva a discussão em torno da pessoa com deficiência entendemos a importância da realização de um trabalho de desconstrução e reconstrução do conceito de deficiência, a fim de retirar o caráter de evidência e até mesmo de auto explicação que possa estar envolto nesse vocábulo. Com este intuito, procederemos a uma espécie de análise e, ao mesmo tempo, a uma problematização desse conceito, à luz da literatura sobre essa temática.

Certamente a deficiência tem se tornado objeto de inquietação desde os mais remotos períodos da história da humanidade, quer seja no campo político, social, médico, religioso, etc. Mas, foi principalmente no âmbito da medicina e dos seus constantes aperfeiçoamentos que esta passou a ser estudada.

Posteriormente, outras áreas do conhecimento passaram a se preocupar com essa questão, sobretudo a partir da estruturação de movimentos sociais e da organização da sociedade civil, articulados com as pessoas com deficiência, os quais vão se empenhar em discutir a deficiência a partir de um olhar não mais focado no ponto de vista médico, ou até mesmo religioso, mas considerando outros aspectos, como o social e o cultural, por exemplo.

Com o avanço dos estudos da psicologia, da educação, da sociologia, uma nova visão começa a surgir (...) a deficiência começa a deixar de ser vista como uma doença (ligada apenas ao corpo do sujeito) e passa a ser vista como uma condição (fruto, também, das interações desse sujeito com o meio no qual ele vive) (BARTALOTTI, 2006, p. 43).

É importante esclarecermos que a pessoa com deficiência deve ser compreendida a partir do conjunto de representações socioculturais de cada sociedade, onde cada uma tem sua forma de explicar os motivos da deficiência, que variavam desde explicações mítico-religiosas, até explicações de cunho médico-científico.

As formas de tratamento sobre essa questão também são bastante diversas e devem ser estudadas levando-se em conta o contexto histórico, o que acaba por produzir um leque bem variado sobre a temática, que vai desde as formas de segregação social, de eliminação sumária, de exclusão social, ou até mesmo de cuidado e acolhimento dessa pessoa.

Ressaltamos que esta é também uma história perpassada por momentos de resistência por parte das pessoas com deficiência, gerando um processo de tensão entre estas e a sociedade, mas que geralmente não aparece nas análises de autores dedicados ao estudo dessa temática. Em relação a esse aspecto, podemos destacar os estudos de Lilia Lobo (2015),

a qual se preocupa em fazer uma análise das pessoas com deficiência, mas a partir de um olhar mais crítico da história.

Pesquisar a genealogia da preocupação com os indivíduos considerados deficientes, as táticas que os individualizaram a partir de suas diferenças, não no sentido de julgar-lhes a cientificidade, mas de promover a visibilidade de um novo tipo de poder que elas representam. Trabalhar o passado, seguir a trilha das antigas proveniências, articular pontos de emergência das atuais formações é pretender a crítica do presente; dos mecanismos normalizadores de dominação das deficiências que por extensão deslocam-se por toda a sociedade. Não para dar conta da totalidade dos controles da vida social, mas para desmontar-lhes mais uma peça e, de alguma forma, intervir em um campo em que a produção crítica é quase ausente (LOBO, 2015, p. 16).

Levando-se em consideração o contexto brasileiro, a pessoa com deficiência foi vista sob a perspectiva do modelo religioso e, principalmente, do modelo médico, onde esses sujeitos eram segregados socialmente, considerados como inválidos e incapazes. A este respeito torna-se necessário destacar os estudos das pesquisadoras Lígia Amaral (1985) e Debora Diniz (2007), ao trazerem para o centro do debate, no cenário brasileiro, certos entendimentos sobre a deficiência, os quais foram construídos ao longo do tempo e que precisam ser continuamente revisados e problematizados, visto que se trata de um conceito complexo e, ao mesmo tempo, socialmente e culturalmente construído, trazendo muitos desafios aos estudiosos dessa temática.

Desta feita, Amaral (1985) faz um resgate histórico sobre esse conceito ao ressaltar que durante muito tempo prevaleceu a concepção de deficiência como uma variação da ideia do que seria o indivíduo normal na espécie humana. Todavia, há a necessidade de se “(...) diferenciar para compreender melhor. Há que separar para possibilitar a compreensão. Mas para diferenciar e separar há que conhecer o ‘divisor de águas’ entre o normal e o anormal, entre o desvio e o não-desvio, entre o ‘legítimo’ e o ‘ilegítimo’” (AMARAL, 1985, p. 26).

Segundo os escritos da referida autora, a deficiência foi uma criação discursiva do século XVIII a qual relacionava a característica de ser deficiente com o fato de experimentar um corpo fora da norma, isto é, o corpo com deficiência somente se delineava quando contrastado com uma representação do que seria o corpo sem deficiência, pensamento este derivado de um dos modelos de estudo (modelo médico), onde a deficiência consistia



meramente em expressão de restrição de funcionalidade ou de habilidade do corpo que possuía ou adquiria alguma lesão<sup>7</sup>.

A autora supracitada discorda dessa interpretação e ressalta que o desafio dos estudos sobre deficiência consiste justamente no processo de desconstrução dessa positividade discursiva, ou seja, em pensar a deficiência para além de uma expressão de restrição de funcionalidade ou de habilidade, passando-se de um campo de estudos bastante restrito ao modelo médico – que compreende a deficiência como uma consequência natural de lesão no corpo, logo, a pessoa deficiente deveria ser objeto de cuidados médicos – para um campo mais amplo, que é o modelo social.

Para melhor compreensão dos modelos de explicação citados anteriormente (modelos religioso, médico, e social), é imprescindível esboçar algumas breves informações sobre os mesmos. Desta forma, segundo o modelo religioso, as pessoas com deficiência eram consideradas como produtos do mundo sobrenatural, sendo que houve duas formas de tratamento para com as mesmas.

Em um primeiro momento, denominado por Bartalotti (2006) de pré-científico, essas pessoas eram entendidas como uma forma de castigo divino, principalmente como resultante da ideia de pecados cometidos pelos antepassados (mais precisamente pelos pais). Sendo assim, esse indivíduo deveria ser sumariamente segregado, não poderia participar dos rituais religiosos, já que a deficiência passava a ideia de um ser impuro, pecador, alguém não digno de tocar nas coisas sagradas.

Nas concepções pré-científicas, predominantes na Antiguidade e na Idade Média, a compreensão sobre a deficiência estava muito ligada ao sobrenatural. Vista como possessão demoníaca ou como castigo divino, essas pessoas eram sistematicamente eliminadas, pelo sacrifício de sua vida ou pelo abandono, que acabava também consistindo em uma sentença de morte. A deficiência, então, era algo que não pertencia ao âmbito do humano (BARTALOTTI, 2006, p. 41-42).

Em outro momento, o qual vai se tornar mais evidente a partir do advento do Cristianismo, essas pessoas passaram a ser consideradas como seres angelicais, até mesmo vistas como possuidores de aspectos sobrenaturais superiores aos demais indivíduos. Foi um momento em que passou a se ter a interpretação de que a pessoa com deficiência também

---

<sup>7</sup> Pelo modelo social, a deficiência não era uma desigualdade natural, mas uma opressão exercida sobre o corpo com deficiência e uma forma de exclusão social. O modelo social caracteriza a deficiência como um fenômeno sociopolítico: as desvantagens não são resultado da lesão, mas do cenário social e das incapacidades sociopolíticas de lidar com a deficiência. A resposta, nesse modelo, não pode ser exclusivamente médica, demandando ações políticas e intervenção do Estado. (LEÃO; LIMA, 2011, p. 75).

possuía alma, logo, deveria receber um tratamento considerado como mais adequado pela sociedade.

No final da Idade Média, com o fortalecimento do cristianismo, é difundida a ideia de que todos são filhos de Deus; essa concepção impede a eliminação pura e simples das pessoas com deficiência (...) Tem-se, então, a notícia dos primeiros espaços assistenciais, em organizações religiosas que abrigavam desprotegidos e doentes de todos os tipos (...) Mas não se pode falar ainda em tratamento, tratava-se, simplesmente, de abrigo (BARTALOTTI, 2006, p. 42).

Nesse período surgiram as primeiras preocupações no sentido de se construir locais de abrigo a essas pessoas, como os mosteiros e as instituições de caridade, tendo como resultante a formação de uma visão assistencialista sobre essas pessoas. Esse modelo religioso, pelo menos no plano teórico, foi substituído por outros modelos, como o modelo médico, todavia, ainda permanecem muitas interpretações e tomadas de atitudes para com a pessoa com deficiência as quais são influenciadas por esse modelo de explicação.

A influência das interpretações místicas e sobrenaturais da deficiência atravessou os séculos e embora o modelo explicativo fundamentado na religião tenha sido substituído por outros modelos baseados em explicações mais objetivas e racionais, ainda hoje a influência religiosa é clara, seja na formulação e internalização da culpa, seja na segregação (PEREIRA, 2006, p. 60-61).

Atualmente ainda estão bastante presentes as interpretações do modelo médico acerca da deficiência, sendo este, em larga medida, resultante dos avanços científicos. Como já afirmado neste trabalho, de acordo com esse modelo, a deficiência está relacionada com a existência de alguma lesão no corpo, isto é, caracterizada pela disfuncionalidade, pelo desvio e pela anormalidade. Assim, o modelo médico "(...) aborda a deficiência com os mesmos referenciais teóricos e práticos com que aborda a doença. Ambas, pessoa doente e pessoa com deficiência, são vistas e tratadas como desviantes, pois não atendem as exigências do padrão de normalidade" (PEREIRA, 2006, p. 69).

A respeito da discussão sobre as noções de normalidade e anormalidade, nos reportaremos às constatações de um dos grandes teóricos da epistemologia, o médico Georges Canguilhem (1982). Em sua tese de doutoramento intitulada *O normal e o patológico*, o autor buscou, entre outros objetivos, realizar um exame crítico, consistente e profundo acerca da concepção bastante vigente até o século XIX de que os fenômenos patológicos seriam idênticos aos fenômenos normais, sendo que as variações estavam apenas no aspecto quantitativo.

É necessário, antes de tudo, registrar o fato de que o momento em que o autor fez seus estudos se refere ao contexto de fins do século XX, onde as discussões em torno da deficiência estavam ganhando cada vez mais espaço, ao mesmo tempo em que persistia a ideia de normalidade como condição para a caracterização de um indivíduo para que este se encaixasse, ou não, nos padrões estabelecidos pela sociedade, ou seja, persistia a divisão dos indivíduos e sua caracterização baseada na presença ou na ausência de algum tipo de deficiência a partir de uma norma, de um padrão socialmente construído.

Canguilhem (1982) faz um resgate, baseado na etimologia, dos elementos que possam fazer a distinção dos termos anomalia e anormal, os quais acabaram sendo confundidos, devido, em certa medida, às caracterizações estabelecidas nos dicionários especializados, como é o caso do Dicionário de Medicina de Littré e Robin, e do Vocabulário Técnico e Crítico da Filosofia de Lalande, onde constam as seguintes definições de normal:

O *Dictionnaire de médecine*<sup>8</sup> de Littré e Robin define o normal do seguinte modo: Normal (*normalis*, de *norma*, regra) que é conforme à regra, regular (...) O *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*<sup>9</sup> de Lalande é mais explícito: é normal, etimologicamente – já que *norma* significa esquadro – aquilo que não se inclina nem para a esquerda nem para a direita, portanto o que se conserva num justo meio-termo; daí derivam dois sentidos: é normal aquilo que é como deve ser; e é normal, no sentido mais usual da palavra, o que se encontra na maior parte dos casos de uma espécie determinada ou o que constitui a média ou o módulo de uma característica mensurável (CANGUILHEM, 1982, p. 95).

No decorrer de suas explanações, o autor aponta os equívocos dessa forma de pensamento, ao mesmo tempo em que esclarece a confusão estabelecida entre os termos: anomalia e anormal. Para isso, se reporta às afirmações de Lalande, o qual conceituou o termo anomalia como sendo originário do grego (*an+omalos*), significando desigualdade, irregularidade. O termo *omalos* designa o que é uniforme, regular, mas, constantemente tem sido confundido com o termo de origem latina (*nomos*), que significa lei, dando uma conotação distorcida ao termo anomalia.

No entendimento deste autor, anomalia é um fato biológico, afirmando, com todo rigor semântico, que “anomalia designa um fato, é um termo descritivo, ao passo que anormal implica referência a um valor, é um termo apreciativo, normativo” (CANGUILHEM, 1982, p. 101).

Em seu entendimento, o conceito de normal, em si mesmo, não pode ser medido objetivamente, logo, uma pessoa normal, nos termos do autor, ao adquirir uma deficiência,

<sup>8</sup> Dicionário de Medicina (tradução livre da autora).

<sup>9</sup> Vocabulário técnico e crítico da Filosofia (tradução livre da autora).

sua normalidade não será afetada, pois é um “homem normativo, capaz de instituir novas normas, mesmo orgânicas” (IBIDEM. p. 109). Apesar deste argumento, ainda se faz presente, especialmente no cenário brasileiro,

(...) a configuração socialmente construída dos estereótipos (“tipos fixos”), que estarão sempre se interpondo nas interações humanas como um biombo entre os diferentes protagonistas da relação – em nosso caso entre os não deficientes e estes. É usual, portanto, o relacionamento não entre pessoas, mas entre metáforas, entre o normal e o anormal, entre o normal e o desviante, entre o normal e o anômalo (AMARAL, 1985, p. 189).

Durante bastante tempo persistiram e ainda persistem, conforme demonstrado no decorrer deste estudo, as concepções do modelo médico, o qual enfatiza a ideia de dependência ao considerar a pessoa com deficiência como incapacitada, como um problema a ser resolvido, a partir de padrões de normalidade construídos pela sociedade e que, apesar de haver o entendimento de que as explicações desse modelo não são suficientes para a compreensão acerca da deficiência, elas ainda permanecem no imaginário social.

Cabe destacar, também, que a partir do século XX as próprias pessoas com deficiência começam a ocupar a vanguarda nos espaços de discussão, a se organizarem para o debate de questões relativas às suas condições e isso muito contribuiu para o desenvolvimento de novas concepções, sendo que uma dessas mudanças está relacionada à substituição de uma concepção pautada na ideia de limitações pessoais provocadas pela deficiência, por um entendimento de que as limitações e restrições se encontram no próprio meio social. Tudo isso acabou provocando uma transformação significativa: a deficiência deixou de ser uma questão apenas do âmbito médico, para se tornar uma questão sociopolítica.

Essa ideia foi mais reforçada a partir do surgimento do modelo social. Ao se referir ao modelo social da deficiência, Diniz (2007) faz um resgate histórico de seu surgimento. Segundo a autora, foi iniciado por um sociólogo e deficiente físico no Reino Unido, Paul Hunt, em meados de 1960. Este foi o responsável por dar início a uma organização política intitulada Liga dos Lesados Físicos Contra a Segregação (Upias).

As Upias foram as primeiras organizações políticas sobre deficiência gerenciada por pessoas deficientes, que teve como diferencial o fato de resistir política e intelectualmente à compreensão tradicional sobre a deficiência, especialmente ao modelo médico, e também teve como ponto de partida o seguinte questionamento: porque os deficientes são excluídos da vida em sociedade? Assim, as Upias foram responsáveis pelo feito histórico de redefinir a

deficiência em termos sociológicos e em termos de exclusão social, sendo que um dos objetivos das Upias consistia em:

Assumir a deficiência como uma questão sociológica, retirando-a do controle discursivo dos saberes biomédicos. Foi nessa disputa por autoridade discursiva que se estruturou o modelo social da deficiência em contraposição ao modelo médico. O modelo social definia a deficiência não como uma desigualdade natural, mas como uma opressão exercida sobre o corpo deficiente (IBIDEM, 2007, p. 18).

Nesse novo contexto, a deficiência ganhou conotação de conceito político e alguns termos bastante usados foram rediscutidos, como por exemplo: “pessoa portadora de deficiência”, “pessoa com deficiência”, “pessoa com necessidades especiais”, “aleijado”, “manco”, “coxo”. Não houve consenso a respeito de qual destas expressões deveriam ser utilizadas, com exceção dos termos mais “agressivos” (aleijado, manco, coxo) que não foram bem acolhidos.

O debate foi intensificado em relação a dois termos: “pessoa com deficiência” (teóricos estadunidenses) e “deficiente” (teóricos britânicos). A esse respeito, Diniz (2007) resgata as percepções dos pesquisadores britânicos Oliver e Barnes, os quais entendem que o termo “pessoa com deficiência” leva ao entendimento de que a deficiência é propriedade do indivíduo, e não da sociedade. Já os termos “pessoa deficiente” ou “deficiente” indicam que a deficiência é parte constitutiva da identidade das pessoas.

Essa iniciativa de rediscussão do conceito foi importante porque houve nova conotação acerca da deficiência, a qual passou a ser compreendida como uma experiência de opressão compartilhada por pessoas com diferentes tipos de lesões.

A autora mencionada anteriormente destaca que houve uma inversão na lógica da causalidade da deficiência na perspectiva do modelo médico e do modelo social. Assim, para o modelo médico, a deficiência era compreendida como resultado da lesão, ao passo que, para o modelo social, decorria dos arranjos sociais que oprimiam as pessoas com lesão, isto é, de acordo com o modelo médico, lesão levava à deficiência, enquanto que para o modelo social, sistemas sociais opressivos levavam pessoas com lesões a experimentarem a deficiência.

Importante ressaltar as disputas travadas entre os vários organismos para definir a deficiência, fatores esses que também influenciaram na elaboração das políticas públicas. São vários os tipos de disputas políticas em torno dessas questões e a autora destaca algumas, como por exemplo: em meados de 1980, os teóricos da primeira geração do modelo social da deficiência propuseram compreender a deficiência como uma forma de opressão.

Após intensos debates, a entidade Upias incorporou nova definição para o termo deficiência, que passou a ser: “desvantagem ou restrição de atividade provocada pela organização social contemporânea, que pouco ou nada considera as pessoas que possuem lesões e as exclui das atividades da vida social” (IBIDEM. p. 37).

O ponto a ser destacado nessa nova definição diz respeito ao uso do termo lesões, em lugar de lesão, ou seja, houve maior abrangência nessa nova definição, porque foi retirada a referência direta a um determinado tipo de deficiência (física) e o objetivo da adjetivação da deficiência foi justamente recusar o modelo médico, o qual fazia classificações ao criar categorias, como: física, mental, sensorial, psicológica, o que acabava subdividindo os deficientes em grupos conforme especialidades biomédicas, provocando, segundo Oliver, certa divisão artificial da comunidade de deficientes, já que sugeria que as diferenças de lesões provocariam uma competição por recursos, especialmente no que se refere às políticas públicas.

Em meados de 1980 surgem algumas definições instituídas pela Organização Mundial da Saúde (OMS), a qual se configurou como um retrocesso, já que se baseou no modelo médico de deficiência e criou o catálogo oficial de lesões e deficiências intitulado Classificação Internacional de Lesão, Deficiência e Handicap (ICIDH).

A pretensão da OMS era unificar a terminologia internacional no que se refere às lesões e deficiências, partindo da Classificação Internacional de Doenças (CID) e permitir uma padronização para fins comparativos de políticas de saúde. Esse momento foi considerado como uma tripartição conceitual entre lesão-deficiência-*handicap*. Assim, estes termos foram definidos da seguinte forma, de acordo com Débora Diniz:

Lesão: é qualquer perda ou anomalia psicológica, fisiológica ou anatômica de estrutura da função; Deficiência: é qualquer restrição ou falta resultante de uma lesão na habilidade de executar uma atividade da maneira ou da forma considerada normal para os seres humanos; *Handicap*: é a desvantagem individual, resultante de uma lesão ou deficiência, que limita ou dificulta o cumprimento do papel considerado normal (Ibid. p. 42).

Nessa nova perspectiva, no entendimento da autora, parece haver certa dependência entre os termos e uma vinculação à ideia de doença, logo, esse novo vocabulário representava um retrocesso diante das conquistas do modelo social, ao trazer para o centro das discussões a ideia de anormalidade e certo revigoreamento do modelo médico acerca da deficiência, conforme pode ser constatado nas afirmações de uma teórica desse período que, inclusive, é uma pessoa com deficiência, Lígia Amaral (1985). Antes de tudo, é preciso

considerar que a mesma estava vivenciando todo esse debate e certamente seus estudos recaem sobre essas perspectivas, logo, a autora apresenta a seguinte definição de deficiência:

Deficiências são relativas a toda alteração do corpo ou aparência física, de um órgão ou de uma função, qualquer que seja sua causa; em princípio significam perturbações a nível de órgão (...) A deficiência caracteriza-se por perdas ou alterações que podem ser temporárias ou permanentes e que incluem a existência ou ocorrência de uma anomalia, defeito ou perda de um membro, órgão, tecido ou outra estrutura do corpo, incluindo a função mental. A deficiência representa a exteriorização de um estado patológico e, em princípio, reflete perturbações a nível de órgão (AMARAL, 1985, p. 63).

Rapidamente ganhou conotação essa nova classificação e os teóricos do modelo social se dedicaram a criticar a definição apresentada pela Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidades e Desvantagens (CIDID), devido, entre outros fatores, à restrição na definição, “pois para caracterizar a deficiência, transitória ou permanente, exige ‘a perda ou anormalidade’ de estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica” (FÁVERO, 2004, p. 25), além do fato de que, “(...) ao definir ‘incapacidade’, não o faz de forma a confundir-la com a própria deficiência, mas, sim, como a restrição *resultante* da deficiência, sempre aliada a algo específico, ou seja, ‘incapacidade para andar” (IBIDEM, 2004, p. 25).

Outra razão para as críticas a essa definição foi porque o vocabulário ganhou espaço no campo das políticas públicas, devido principalmente à força política exercida pela OMS, o que acarretava o grande risco do debate do modelo social se tornar ultrapassado. Nesse momento houve grande crescimento intelectual para os teóricos do modelo social, pois foram realizados vários estudos com objetivo de demonstrar as fragilidades da ICIDH para o enfrentamento da questão política sobre o tema da deficiência.

Considerando esse cenário, Diniz (2007) destaca cinco pontos das críticas feitas pelos teóricos do modelo social – especialmente pelos estudiosos Oliver e Barnes, a respeito das definições estabelecidas pela ICIDH.

O primeiro aspecto recaiu sobre a representatividade do documento, o qual teve a participação de pessoas com experiências sobre a deficiência e não contou com a participação de pessoas com experiências na deficiência, ou seja, não houve a participação das pessoas com deficiência.

O segundo ponto recaiu sobre o aspecto dos fundamentos morais do documento, uma vez que a tipologia estava pautada na concepção de normalidade da pessoa humana, logo, “assim como haveria a expectativa do normal, seria possível classificar os desvios, perigosamente descritos como anormais” (FÁVERO, 2004, p. 44).

O terceiro ponto denunciava os equívocos da causalidade entre lesão e deficiência, sendo este o ponto mais forte da crítica, pois mesmo antes já se criticava o modelo médico que pressupunha que as desvantagens<sup>10</sup> vivenciadas pelos deficientes eram produto apenas das lesões, desconsiderando o processo inverso, onde havia a hipótese de que os contextos oprimem as pessoas com lesões e as segregam socialmente.

O quarto ponto versava sobre a intervenção no corpo deficiente: “o fato é que o alargamento do discurso biomédico sobre a deficiência, bem como a aproximação da deficiência às doenças fortaleciam ações medicalizantes sobre o corpo deficiente, ao mesmo tempo em que afastavam o debate das perspectivas sociológicas” (IBIDEM, p. 45).

O último ponto incidia sobre o caráter político, pois a ICIDH localizava a origem das desvantagens nas lesões, ou seja, no indivíduo, o que implicava em uma ideia de deficiência como um problema individual, e não sociológico, logo, as desvantagens seriam causadas pela incapacidade<sup>11</sup> do indivíduo com lesões de se adaptar à vida social, ou seja:

(...) lesão era uma condição necessária à deficiência, uma conexão que retirava o sentido sociológico da lesão proposto pelo modelo social e fundamentava a deficiência em termos estritamente biológicos: era a natureza quem determinava a desvantagem, e não os sistemas sociais ou econômicos (IBIDEM, p. 47).

Após intensos debates, as definições da ICIDH foram revisadas, com início em 1990 e término em 2001 e culminou na divulgação da Classificação Internacional de Funcionalidade, Deficiência e Saúde (CIF). Nessa revisão, houve a participação de diversas entidades acadêmicas e de movimentos sociais de deficientes e a CIF decidiu abandonar o termo *handicap*, pois era pernicioso para a comunidade de deficientes. Assim, a primeira geração dos teóricos do modelo social adotou como uma das metas prioritárias o alargamento

---

<sup>10</sup> A desvantagem (*handicap*) refere-se ao valor dado à situação ou à experiência do indivíduo, quando aquele se afasta da norma. Este valor caracteriza-se pela discrepância entre a situação, o estatuto, ou as aspirações do indivíduo e as expectativas, que dele ou de um determinado grupo a que pertence, existem. Assim, a desvantagem representa a expressão social de uma deficiência ou incapacidade, e como tal reflete as consequências – culturais, sociais, econômicas e ambientais – que, para o indivíduo, derivam da existência da deficiência ou da incapacidade. Provem da falha ou impossibilidade em satisfazer as expectativas ou normas do universo em que o indivíduo vive (AMARAL, 1985, p. 64).

<sup>11</sup> Incapacidades refletem as consequências das deficiências em termos de desempenho e atividade funcional do indivíduo; as incapacidades representam perturbações ao nível da própria pessoa.

A incapacidade caracteriza-se por excesso ou insuficiências no comportamento ou no desempenho de uma atividade que se tem por comum ou normal. Podem ser temporárias ou permanentes, reversíveis ou irreversíveis e progressivas ou regressivas. Podem surgir como consequência direta da deficiência ou como resposta do indivíduo – sobretudo psicológica – as deficiências físicas, sensitivas ou outras. Representa a objetivação de uma deficiência e, como tal, reflete perturbações a nível da pessoa. A incapacidade concerne às capacidades que, sob a forma de atividades e comportamentos compostos, são geralmente consideradas como componentes essenciais da vida quotidiana (IBIDEM, p. 64).



do conceito de deficiência, o qual passou a ser percebido como uma questão multidisciplinar, com enfoque em diferentes aspectos, e não como algo exclusivo do campo médico.

Feitas essas análises e discussões teórico científicas, ratificamos nosso posicionamento sobre a ideia de que há todo um processo de construção social sobre a deficiência, pois, como afirmado por Lobo (2015), a deficiência:

(...) só passou a existir mediante uma prática que a objetivou a um discurso que a nomeou. Aliás, a deficiência como coisa não existe, o que não quer dizer que deixa de ser algo. Uma descrição como essa não afirma nem nega que os deficientes sofram preconceitos, que a deficiência seja fabricada pela sociedade. Não nega também que ela tenha matéria corporal, marcas físicas, comportamentos diferentes dos outros corpos: corpos marcados por células nervosas com disposições diferentes, órgãos dos sentidos ou motores destruídos. A matéria da deficiência existe realmente, o que não quer dizer que seja a própria deficiência. Esta não passa de uma forma histórica, uma objetivação dessa matéria (LOBO, 2015, p. 17).

Portanto, as constatações feitas ao longo desse trabalho, baseadas em estudos dos mais variados teóricos que se debruçam sobre a temática da deficiência, têm demonstrado que há todo um cenário de embate que envolve as definições sobre a deficiência, são inúmeros os discursos que surgem dos mais variados campos dos saberes, assim, buscamos apresentar essas definições e suas variações na tentativa de tirar o caráter de evidência ou até mesmo de certa unidade que possa estar por trás do termo deficiência.

## **2.2 Historicização e contextualização dos dados numéricos sobre pessoas com deficiência no Brasil**

Conforme já afirmamos no presente texto, a capital maranhense, de acordo com os dados do Censo 2010, tem uma população de 58.890 de pessoas com deficiência física, o que corresponde a 5,8% da população de São Luís. Estes dados, se comparados aos das pesquisas anteriores, demonstram certas convergências, mas também muitas divergências em relação ao quantitativo dessas pessoas. Para entender melhor algumas alterações a esse respeito é preciso considerar as palavras de Ribas (1985), quando faz a seguinte afirmação:

Assim é que em qualquer sociedade existem valores culturais que consubstanciam no modo como a sociedade está organizada. São valores que se refletem imediatamente no pensamento e nas imagens dos homens, e norteiam as suas ações. São valores que terminam por se refletir nas palavras com que os homens se exprimem. Assim sendo, em todas as sociedades a palavra “deficiente” adquire um valor cultural segundo padrões, regras e normas estabelecidos no bojo de suas relações sociais (RIBAS, 1985, p. 12).

Respaldando-nos nessa afirmativa, a qual considera as variações existentes quanto às classificações do termo para designar essas pessoas, intentamos realizar uma abordagem histórica e contextualizada das razões pelas quais houve essas variações numéricas em relação a essa parcela da população.

Este procedimento justifica-se porque pretendemos analisar como esses dados são construídos, a fim de romper com o obstáculo do conhecimento unitário, conforme proposto por Bachelard (1996), ou seja, romper com a tentativa de atribuir certa unidade a algum termo, como se o fato de se ter o mesmo vocábulo ao longo do tempo indicasse que este não seja passível de alterações em seu significado. Mas, antes de tudo, é importante:

(...) esclarecer os aspectos práticos e técnicos de sua elaboração, mostrando como as modalidades de construção influenciam “os resultados”, não é alimentar disposição antiestatística, mas trabalhar para uma compreensão mais perfeita e uma utilização mais adequada dos dados estatísticos. No entanto, esse tipo de trabalho não apresenta somente um interesse metodológico ou instrumental: pode também constituir contribuição diretamente sociológica para a análise das estatísticas como “fato social” (MERLLIÉ, 1996, p. 109).

Desta feita, realizamos um esforço de demonstrar como o tema da deficiência começou a fazer parte das pesquisas realizadas pelos órgãos estatísticos oficiais, a exemplo dos Censos. O primeiro Censo foi realizado em 1872, o qual recebeu o nome de Recenseamento da População do Império do Brasil e foi realizado pela Diretoria Geral de Estatística, criada por meio do Decreto nº 4.676, de 14 de janeiro de 1871. Segundo informações da base de dados do IBGE, “Apesar da pobreza dos meios disponíveis, 10.112.061 habitantes foram recenseados em 1872, em todas as províncias, e a sua distribuição se fez segundo a cor, o sexo, o estado de livres ou escravos, o estado civil, a nacionalidade, a ocupação e a religião” (BRASIL, 2003, p. 3).

Em 1890 ocorreu o primeiro Censo da história da República. O referido “Recenseamento foi realizado utilizando-se boletins, ou listas de famílias, nos quais se perquiriam as condições da população: quanto às características dos habitantes isoladamente considerados – nome, sexo, idade, estado civil, cor (...) defeitos físicos” (grifo nosso) (BRASIL, 2003, p. 3).

No ano de 1900 aconteceu outro Censo. Mas, nessa pesquisa, não foram incluídas perguntas que envolviam a deficiência. Em 1920 ocorreu outro levantamento dessa natureza. Nessa pesquisa de 1920, entre outras coisas, foram levantadas informações sobre as principais características dos membros das famílias recenseadas. No que diz respeito às informações

sobre os defeitos físicos, foram cogitadas apenas a informações sobre o quantitativo de pessoas com cegueira e com surdo-mudez.

Em 1940 foi realizado mais um Censo, sob a coordenação do órgão recém instituído, o IBGE. Neste levantamento de 1940 persistiu o levantamento, em relação à deficiência, focado nos aspectos referentes “às enfermidades, cogitando-se apenas dos estados patológicos da cegueira, constitucionais ou adquiridos, e da surdo-mudez” (BRASIL, 2003, p. 6).

No ano de 1950 ocorreu mais um Censo, sendo que houve algumas alterações no que diz respeito aos quesitos constantes no questionário, especialmente no que diz respeito à eliminação de perguntas referentes à cegueira e surdo-mudez, ou seja, foi retirada de pauta a questão da deficiência.

No levantamento seguinte, 1960, foram pesquisadas as características das pessoas, das famílias e dos domicílios. Em relação às pessoas, foi investigada a situação no domicílio, sexo, idade, religião, cor, naturalidade, nacionalidade, migrações internas, instrução, estado conjugal, duração do casamento, fecundidade, algumas características econômicas e, pela primeira vez, pesquisou-se a deficiência física e mental.

Nas décadas seguintes: 1970, 1980 e 1991, prosseguiram-se os levantamentos censitários, com basicamente a mesma composição de aspectos a serem pesquisados sobre a população. Já no Censo de 2000 foram incorporados elementos consubstanciados que marcaram uma nova fase da coleta de informações censitárias.

Finalmente, em 2010, foi realizado outro Censo, o qual foi marcado por inovações, principalmente nos aspectos metodológicos. Esse levantamento se constitui enquanto um grande retrato da população brasileira e suas informações servem de base, dentre outras coisas, para formulação de políticas públicas nas mais diversas áreas de atuação.

Desta forma, este breve resgate histórico sobre os levantamentos censitários no Brasil demonstra que a preocupação do Estado brasileiro em mapear como a população brasileira está organizada, e também em demonstrar seus indicadores, remonta desde o período imperial, sendo que a experiência do IBGE na área dos Censos Demográficos iniciou-se a partir de 1940. Todavia, entendemos que esses dados numéricos são construídos, por isso, objetivamos compreender essa realidade como sendo um produto fabricado, pois:

O sociólogo não fará seu trabalho se não analisar como realidade “natural” o que é construção, “produto fabricado”. No entanto, esse produto fabricado não é um simples véu que bastaria levantar para descobrir a realidade social: existem efeitos sociais e ele próprio é uma realidade social a ser analisada como tal. É a razão pela

qual a análise da construção estatística poderá ser muito mais esclarecedora do que a estatística por si só (MERLLIÉ, 1996, p. 168).

Para a realização dessa análise nos reportamos às interpretações de Marcelo Neri (2003), o qual fez um levantamento com objetivo de elaborar um mapa sobre o universo das pessoas com deficiência, de forma a subsidiar elementos consubstanciares para a promoção de políticas e ações por parte do setor público, da iniciativa privada e da sociedade civil.

Nos reportamos, ainda, às reflexões de Eugênia Fávero (2004), quando esta traz demonstrações das mudanças ocorridas na metodologia para coleta das informações, principalmente nas mudanças referentes aos critérios para definição de pessoa com deficiência.

Desta forma, até o Censo de 1991, o percentual de pessoas com deficiência era em torno de 2% da população brasileira, mas, a partir do Censo de 2000, esse quantitativo sofreu um aumento significativo, passando a ser de 14,5%. Neri (2003) elenca alguns fatores motivadores dessa disparidade numérica, sendo que a principal diferença deste levantamento para os anteriores concentra-se no aspecto conceitual, pois:

(...) atribui-se o título de pessoas com deficiência não somente àquelas que se consideram incapazes, mas também àquelas que reportam possuir alguma ou grande dificuldade permanente de enxergar, ouvir e caminhar, fato não observado nos inquéritos domiciliares passados. Outra novidade é que os indivíduos auto avaliaram essas capacidades considerando uso de aparelhos auditivos, óculos, lentes de contato, próteses e bengalas (NERI, 2003, Cap. 1, p. 1).

Partindo dessa constatação, Neri defende a tese de que esse aumento significativo dos números se deve à classificação adotada nessa pesquisa, visto que, ao incorporar no universo das pessoas com deficiência aquelas que declararam possuir alguma ou grande dificuldade de caminhar, enxergar ou ouvir, o Censo acabou por incluir grande parte da população idosa nesse quantitativo, já que essas dificuldades funcionais tendem a acompanhar o processo natural do envelhecimento.

Devido a esse critério mais amplo da deficiência utilizado a partir do Censo Demográfico de 2000 é possível diferenciar nesse universo as Pessoas com Percepção de Incapacidade (PPIs) daquelas que possuem grande, ou alguma limitação funcional, sendo que a CIDID, de 1989, adotou o conceito de deficiência considerando-a como:

(...) perda ou anormalidade de estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, temporária ou permanente, e, a incapacidade, como a restrição, resultante de uma deficiência da habilidade para desempenhar uma atividade considerada

normal, que surge como consequência direta ou resposta do indivíduo a uma deficiência (NERI, 2003, Cap. 1, p. 1).

Feitas essas considerações, o autor justifica o uso do termo Pessoas com Percepção de Incapacidade (PPIs), o qual é devido ao próprio entrevistado explicitar sua incapacidade de enxergar, ouvir, caminhar, etc. Logo, em seu entendimento, “não se trata de agentes externos qualificando pessoas como incapazes, mas de fazer referência à própria análise das pessoas sobre o tipo e grau percebido de deficiência” (IBIDEM, p. 2).

A este respeito, Fávero faz a distinção entre deficiência e incapacidade, classificando aquela como uma “limitação significativa física, sensorial ou mental e não se confunde com incapacidade” (FÁVERO, 2004, p. 24-25). Enquanto que “incapacidade para alguma coisa (andar, subir escadas, ver, ouvir etc.) é uma consequência da deficiência, que deve ser vista de forma localizada, pois não implica em incapacidade para outras atividades” (IBIDEM, p. 24-25) e prossegue em suas reflexões ao afirmar que:

(...) o fato de o censo haver usado o termo incapacidade não foi errôneo, já que ele o utilizou como uma consequência em relação a algo: incapacidade para enxergar, incapacidade para subir escadas etc. Isso não significa que a pessoa com deficiência é a pessoa incapaz, em sentido amplo, pois isto representaria, no mínimo, um retrocesso em relação a todo o esforço de décadas para que a deficiência não seja vista de forma dissociada da ausência de potencialidades (FÁVERO, 2004, p. 27).

Assim, os Censos de 2000 e de 2010 possibilitaram a diferenciação de Pessoas Portadoras de Deficiências (PPDs) e Pessoas com Percepção de Incapacidades (PPIs), sendo que esta desagregação permitiu uma melhor comparação com os dados contidos nos levantamentos anteriores. Todavia, segundo Neri (2003) “não se trata de introduzir mais categorias, mas pelo contrário, de agregar a riqueza de conceitos de deficiências propiciadas pelo Censo” (NERI, 2003, Cap.1, p. 2-3).

Esses dois últimos Censos objetivaram, ainda, identificar os tipos de deficiências: mental ou intelectual, visual, auditiva e motora. Teve por objetivo, também, saber os seus graus de severidade, através da percepção da população sobre sua dificuldade em enxergar, ouvir e locomover-se, ainda que o entrevistado fizesse uso de aparelhos facilitadores, como óculos ou lentes de contato, aparelho auditivo ou bengala.

A investigação dos graus de severidade de cada deficiência permitiu conhecer a parcela da população com deficiência severa, que se constitui no principal alvo das políticas públicas voltadas para a população com deficiência. São consideradas com deficiência severa visual, auditiva e motora as pessoas que declararam ter grande dificuldade ou que não conseguiam ver, ouvir ou se locomover de modo algum, e

para aquelas que declararam ter deficiência mental ou intelectual (BRASIL, 2010, p. 72).

A demonstração da forma como os dados são construídos é fundamental para entender porque determinados temas entram na agenda de pesquisas por parte do Estado, por exemplo, o tema da deficiência foi incorporado em atendimento à exigência da Lei Federal nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, onde consta em seu artigo 17 a obrigatoriedade de incluir nos Censos Demográficos questões específicas sobre pessoas com deficiência, a fim de se quantificar e conhecer a realidade social e econômica desse segmento da população, conhecer o grau de severidade dessas deficiências, para dimensionar políticas que levem à igualdade de oportunidades para essas pessoas.

Portanto, as discussões feitas até o presente momento se constituem enquanto passo fundamental para se fazer uma abordagem sobre a existência, ou não, de políticas públicas voltadas para o transporte coletivo urbano em São Luís – MA, no que diz respeito à acessibilidade para pessoas com deficiência física.

### **2.3 Caracterização do universo amostral da pesquisa: percepções preliminares sobre os transportes coletivos urbanos**

Feitas essas considerações, apresentamos algumas características dessa amostra. Em relação à deficiência, as 13 pessoas informaram que suas deficiências foram adquiridas<sup>12</sup>, sendo que 2 entrevistados informaram que a deficiência ocorreu durante o parto, por conta de erro médico, e uma pessoa afirmou que sua deficiência ocorreu após o parto.

Foram entrevistados 9 homens e 4 mulheres, dentre os quais 8 são naturais de São Luís, 3 do interior do Maranhão, e 2 são naturais de outros estados. Os bairros onde essas pessoas residem atualmente são os seguintes: Cohama; São Francisco (2 pessoas); Alemanha;

---

<sup>12</sup> Segundo João B. Cintra Ribas (1985), as deficiências são classificadas em: deficiência congênita e deficiência adquirida. O mesmo faz a seguinte afirmação: “Primeiro, vamos dividir a origem das deficiências em pré-natal, em que se incluem as congênitas, de um lado, e peri e pós-natal, de outro (...) dentro das mal formações de origem pré-natal, encontramos também as causas congênitas. Estas dizem respeito à carga genética transmitida hereditariamente ao feto (RIBAS, 1985, p. 26-27).

Mas as deficiências não têm somente origem pré-natal. Elas também podem ter origem peri ou pós-natal, às quais chamamos deficiências adquiridas. Podem ocorrer por acidentes ou doenças (...) As deficiências adquiridas podem ainda ter origem nos acidentes de parto, de trabalho, de trânsito etc. Em geral, a paralisia cerebral e a epilepsia, por exemplo, são deficiências ocorridas devido a um acidente no momento do parto (RIBAS, 1985, p. 28-29).

Vila Palmeira; Cidade Operária (2 pessoas); Cidade Olímpica; Recanto dos Vinhais; Bequimão; Centro Histórico; Sá Viana; Bairro de Fátima.

Como podemos perceber, os entrevistados residem em diferentes localidades do espaço urbano de São Luís e boa parte se desloca através do uso dos transportes coletivos urbanos, e da cadeira de rodas, para os diversos pontos da cidade, sendo que alguns entrevistados relataram que fazem mais de uma viagem durante o dia utilizando os ônibus urbanos para realizar as várias atividades cotidianas. A este respeito, consideramos as afirmações de Ferraz e Torres (2004) quando ratificam a importância do transporte urbano:

As atividades comerciais, industriais, educacionais, recreativas, etc., que são essenciais à vida nas cidades modernas, somente são possíveis com o deslocamento de pessoas e produtos. Assim, o transporte urbano é tão importante para a qualidade de vida da população quanto os serviços de abastecimento de água, coleta de esgoto, fornecimento de energia elétrica, iluminação pública (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 1).

Considerando que o presente trabalho analisa a acessibilidade nos transportes coletivos urbanos (ônibus), e que tem uma parcela da população que necessita, além da oferta do serviço dos ônibus, que estes atendam a alguns critérios de acessibilidade, como por exemplo, que possuam elevadores para que, principalmente, os usuários com deficiência física tenham acesso. Levando-se em conta, também, o fato de que estas pessoas se deslocam pelas mais diversas razões, dentre as quais destaca-se o deslocamento para o local de trabalho, entendemos que os entrevistados deveriam ser questionados sobre suas ocupações atuais.

Mas, antes de prosseguirmos nessa análise, apresentaremos alguns dados numéricos sobre os ônibus em São Luís – MA. Segundo informações da SMTT, os dados gerais de transporte coletivo de São Luís são: 5 Terminais de Integração; 27 empresas que operam em 874 ônibus, sendo realizadas, em média, 6.432 viagens por dia, atendendo a quantidade de aproximadamente 545.480 mil passageiros por dia útil<sup>13</sup>.

Esse dado numérico nos dá um indicativo das demandas dos usuários por esse tipo de transporte, os quais se deslocam com as mais diversas finalidades. Entretanto, é importante atentar para a questão da acessibilidade e se esse quantitativo de ônibus corresponde ao número de veículos realmente adaptados e com condições de possibilitar o embarque e o desembarque dos usuários com deficiência física, pois, segundo informações repassadas pela SMTT, até maio de 2015 o percentual de ônibus adaptados era 78%. No terceiro capítulo deste trabalho detalhamos essas informações sobre esse quantitativo de ônibus adaptados.

---

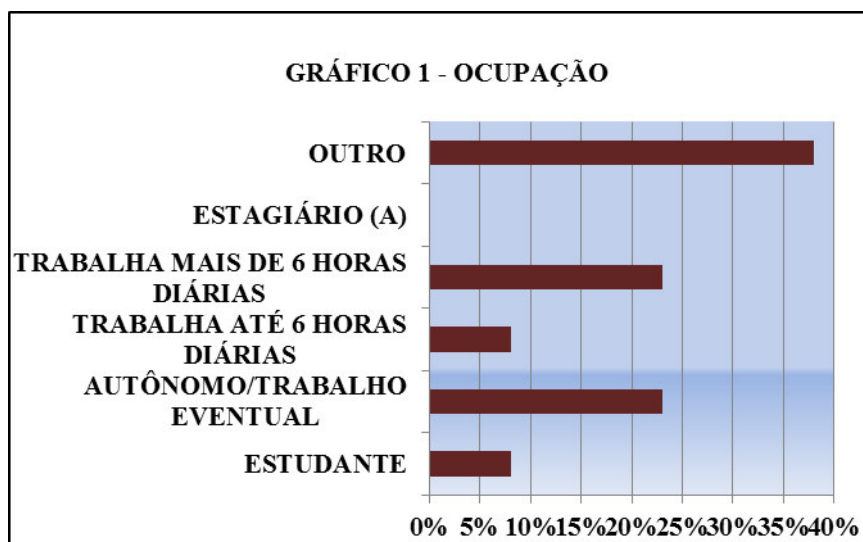
<sup>13</sup> Esse quantitativo foi informado durante o evento da Audiência Pública N°0001/2016 – SMTT, “Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo Municipal”, realizada no dia 20/01/2016.

Temos demonstrado que é notória a importância da oferta dos meios de transporte urbano, já que estes possibilitam o acesso a diversos tipos de serviços, como por exemplo, acesso ao mercado de trabalho. É notório também o fato de que falar em transporte urbano leva a uma discussão sobre a acessibilidade, pois, segundo Neri (2003):

A inserção ao meio físico e ao transporte está relacionada diretamente com a questão de acessibilidade, ou seja, garantias do direito de ir e vir, ao cidadão. A acessibilidade surge como atributo imprescindível na sociedade, permitindo que todos possam desfrutar das mesmas oportunidades em educação, saúde, trabalho, lazer, turismo e cultura. É importante ressaltar que a acessibilidade e a garantia da oferta de serviços não são sinônimos, uma vez que pode existir excesso de oferta de serviços, mas não acessibilidade, e vice versa (NERI, 2003, p. 50).

Tendo em vista a importância do acesso ao mercado de trabalho e da relação deste com a oferta do serviço de transporte coletivo urbano, incluímos no roteiro de entrevista<sup>14</sup> perguntas sobre a ocupação do entrevistado, a fim de verificar a situação sobre a questão do trabalho.

Desta forma, no quesito trabalho, 23% dos entrevistados declararam que trabalham mais de seis horas, 8%, atuam no mercado formal, 23% são autônomos, 8% é estudante, e 38% não trabalha. Essa situação pode ser observada no gráfico 1.



Fonte: SANTOS, D. S, 2016

A entrevistada que trabalha seis horas por dia (Maria de Jesus) foi uma das que relatou que passa por grandes dificuldades para chegar até seu local de trabalho, pois mora em um bairro distante (Cidade Olímpica) do local onde trabalha (bairro Jaracaty), e o seu meio de

<sup>14</sup> O roteiro de entrevista encontra-se no Anexo I do presente trabalho.



transporte é o ônibus. Essa entrevistada é cadeirante e seu horário de trabalho é das 08h às 14h, sendo que conseguiu negociar com o empregador para chegar nesse horário devido justamente à dificuldade em relação aos ônibus, e que precisa sair de casa às 05h para conseguir chegar ao trabalho. Essa situação que envolve as distâncias entre o local de moradia e o local de trabalho é tipicamente de sociedades capitalistas contemporâneas, como bem afirma Vasconcellos (2000).

(...) no caso das sociedades capitalistas contemporâneas, as necessidades de transporte – e conseqüentemente o direito a uma oferta mínima de serviços – são geradas e conformadas pela separação física entre os locais de moradia e de trabalho (...) A separação física gera distâncias que, em sua maioria, não podem ser percorridas a pé (VASCONCELLOS, 2000, p. 199).

Mesmo saindo com muita antecedência de sua casa, Maria de Jesus relatou que fica bastante tempo na parada esperando ônibus adaptado, sendo que muitas vezes o motorista já acena, quando avista algum cadeirante, que o elevador não está funcionando. Em suas próprias palavras:

(...) isso acontece muito, do motorista apontar o dedo que não tá funcionando e vai embora, não quer saber se eu tô ali na parada, se eu tenho horário, se eu tenho uma entrevista marcada no serviço, se eu tenho horário no serviço, eles não querem saber e vão embora (Maria de Jesus).

Essa situação relatada pela entrevistada foi bastante recorrente na fala das outras pessoas que participaram desse estudo, e retrata o fato de que esses indivíduos têm violados um de seus direitos constitucionalmente assegurados, que é o direito à liberdade, o qual consta na Constituição Federal de 1988, no caput do artigo 5º: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade”.

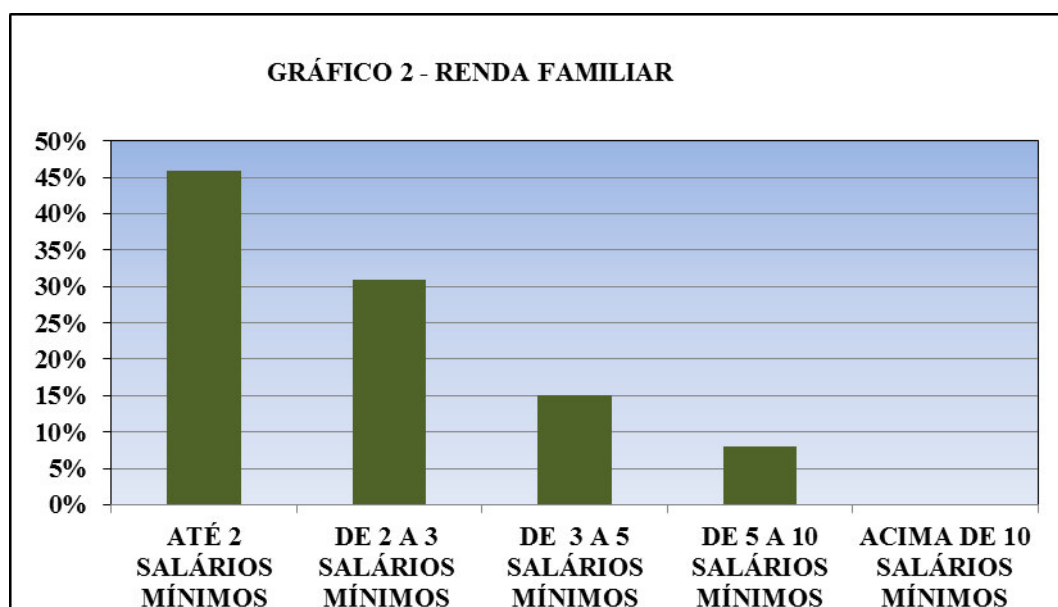
Esse direito à liberdade é entendido, juridicamente, no sentido amplo, incluindo-se o direito de ir e vir, no entanto, os relatos dos entrevistados demonstram que este não é um direito efetivamente garantido, o que envolve uma série de fatores, como a discriminação para com esse segmento da população que mora na cidade de São Luís – MA, a qual não lhe é facultada a possibilidade de usufruir, de maneira concreta e ampla, dos espaços urbanos. A este respeito, consideramos os argumentos de Lima *et al.* (2011):

Morar em uma cidade constitui uma possibilidade afiançada de dispor daquilo que o espaço urbano faculty. O ir-e-vir, portanto, na autorização do transporte público coletivo, ancora o contraponto do limite discriminatório do não poder ir-e-vir para

aqueles que enfrentam limites físicos concretos de locomoção: sejam os que andam de muletas, cadeira de rodas (...) (LIMA *et al.*, 2011, p. 266).

Outra preocupação no momento de elaboração das perguntas do roteiro de entrevistas consistiu em indagar sobre a renda familiar do entrevistado, porque a acessibilidade também perpassa por critérios de renda, já que partimos do pressuposto de que a maior parte da população que utiliza transporte coletivo urbano não tem renda muito elevada, conforme podemos constatar através do resultado dessa pergunta feita aos entrevistados.

Quando indagados sobre a renda familiar, observamos que 46% dos entrevistados declarou que a renda está na média de até dois salários mínimos (o valor do salário mínimo no Brasil foi definido pelo Decreto de número 8.381/14, cujo valor atual é de R\$: 880,00), isso incluindo a renda do Benefício de Prestação Continuada (BPC)<sup>15</sup>. Do total de entrevistados, 31% afirmaram que a renda familiar é de 2 a 3 salários mínimos, inclusive essas são as pessoas que utilizam ônibus diariamente. 15% declarou que a renda familiar é de 3 a 5 salários mínimos. Apenas 8% afirmou que a renda familiar é de 8 salários mínimos. Nenhum entrevistado possui renda familiar acima de 10 salários mínimos, conforme se observa no gráfico 2.



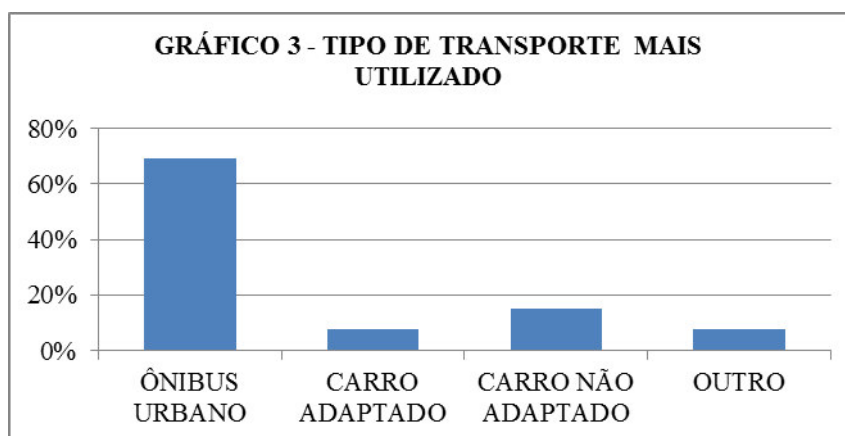
Fonte: SANTOS, D. S. 2016

<sup>15</sup> O Benefício de Prestação Continuada (BPC) é um benefício de assistência social garantido pela Constituição Federal de 1988, e especificado no Art. 20 da Lei nº.8.742/93, que garante a transferência de um salário mínimo à pessoa idosa (com 65 anos ou mais), e à pessoa com deficiência de qualquer idade que comprovem não possuir meios de se sustentarem ou de serem sustentadas pela família.

Conforme já foi antecipado, esse resultado da questão da renda tem uma relação com o tipo de transporte que a pessoa mais utiliza em seu dia a dia, já que a mobilidade, conforme Vasconcellos (2013), perpassa por fatores socioeconômicos, como a renda, ou seja:

Uma das características mais importantes para o estudo do sistema de mobilidade no Brasil é que essa forma de expansão ampliou a área urbana de baixa densidade e aumentou as distâncias a serem percorridas pelas pessoas, mas especialmente pelas mais pobres, que dependiam do transporte público (VASCONCELLOS, 2013. P. 17).

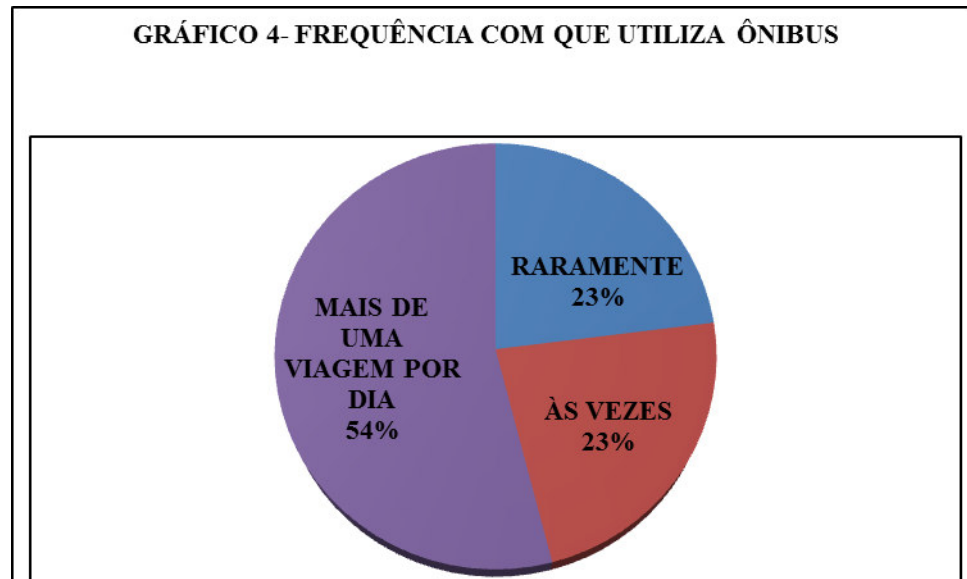
Indagados sobre o quesito do tipo de transporte que mais utilizam, 69% dos entrevistados afirmaram que utilizam o ônibus urbano como principal tipo de transporte em seus deslocamentos diários, 15% possui carro não adaptado, 8% tem carro adaptado e 8% utiliza outros meios para o deslocamento, conforme observamos no gráfico 3.



Fonte: SANTOS, D. S. 2016

É importante saber também a frequência com que essas pessoas fazem uso do transporte público coletivo, porque o serviço do transporte é algo essencial, uma vez que o acesso a diversos tipos de serviços (acesso à saúde, à educação, ao lazer, ao trabalho, etc.) está condicionado à oferta de transporte, como ficou bastante acentuado nas palavras dos próprios entrevistados e que no decorrer deste trabalho serão detalhadas.

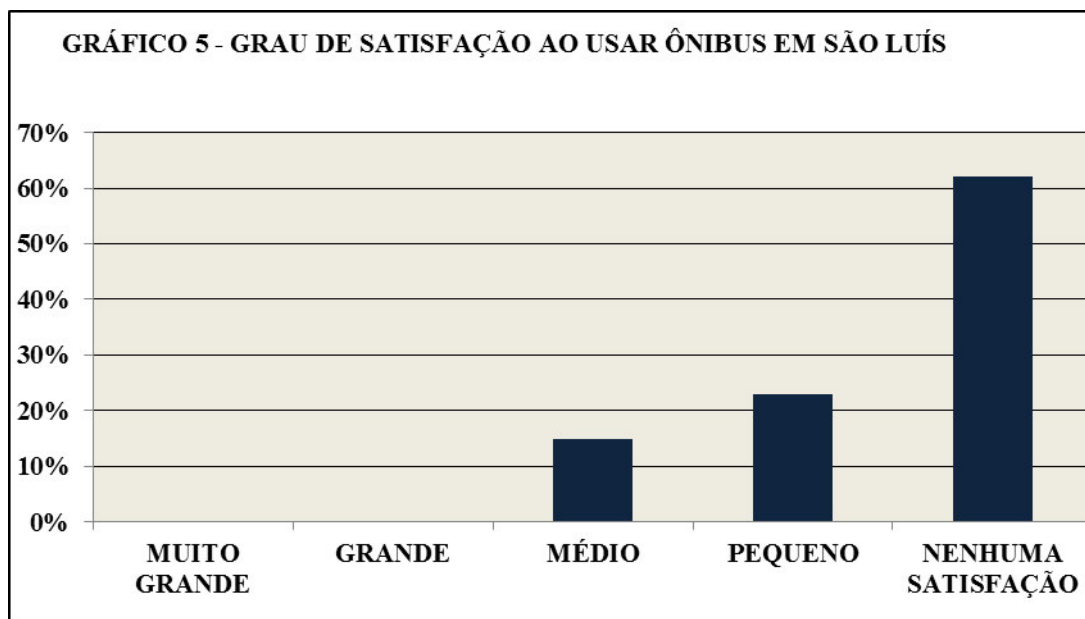
Podemos observar, no gráfico 4, que 54% declarou que fazem mais de uma viagem durante o dia nos ônibus urbanos, 23% utilizam raramente, e 23% dos entrevistados declarou que às vezes usam esse meio de transporte e apontam diversos fatores que os levam a fazerem pouco uso dos ônibus. No capítulo seguinte estão detalhados esses fatores.



Fonte: SANTOS, D. S. 2016

Tendo em vista a importância do sistema de transporte coletivo urbano em São Luís, e considerando o fato de que “as condições de transporte e trânsito afetam a vida das pessoas, resultando em frequentes reclamações e descontentamento” (Vasconcellos, 1996, p. 68), entendemos ser interessante indagar sobre o grau de satisfação dos usuários para com esse tipo de serviço.

A esse respeito, as respostas dos entrevistados se concentraram nos aspectos de insatisfação, onde 62% das pessoas afirmaram que não possuem nenhuma satisfação ao usar os ônibus e elencaram vários motivos para isso, os quais estão detalhados no segundo e terceiro capítulos, 23% consideraram o grau de satisfação pequeno e 15% relataram que houve algumas melhorias, principalmente no aumento do número de ônibus com elevadores, por isso consideram o grau médio de satisfação ao usar os ônibus em São Luís. Os resultados podem ser observados no gráfico a seguir:



Fonte: SANTOS, D. S. 2016

As respostas dos entrevistados demonstram um quadro de insatisfação da prestação desse tipo de serviço, e cada entrevistado apresentou os motivos desse decontentamento, onde as respostas convergem para alguns fatores motivadores dessa insatisfação: forma de tratamento que recebem por parte dos motoristas e cobradores, mas também por parte dos usuários dos ônibus, além do aspecto da estrutura do serviço, incluindo-se a questão das paradas, dos Terminais de Integração e das condições de operação dos elevadores nos ônibus.

No que se refere à insatisfação por parte dos usuários dos transportes, Vasconcellos (1996) elenca alguns motivos para isso, ao afirmar que: “Em termos práticos, três motivos principais estão por trás da insatisfação das pessoas em relação às condições de transporte e trânsito: acesso aos destinos desejados, conforto e segurança nos deslocamentos, e os custos monetários e de tempo” (VASCONCELLOS, 1996, p. 69).

Além desses motivos elencados por esse autor, existem outros, como por exemplo, a questão do funcionamento dos elevadores, situação essa relatada pelo usuário cadeirante, que tem 58 anos, é morador do bairro Alemanha, sendo que o ônibus é o principal meio de transporte para sua locomoção, além de sua cadeira de rodas. Quando indagado sobre seu grau de satisfação, respondeu que sua satisfação é pequena, e justifica seu ponto de vista:

A insatisfação maior vai em regularidade do funcionamento dos elevadores, que até que o quantitativo está bem avançado, mas é o mesmo que não ter, porque tem ônibus com elevador que não funciona, é aquela história né: tem, mas não tem. Até que aumentou a quantidade de ônibus com elevadores e tudo, mas não é

significativo por esse motivo, porque há mais de 50% inoperantes (A. S. morador do bairro Alemanha).

Outra situação recorrente, e que é fator motivador da insatisfação por parte dos usuários com deficiência física, é em relação às paradas de ônibus e aos Terminais de Integração, em que foi bastante relatado o fato de que as paradas (pontos de abrigo) são irregulares, além do fato de que nos Terminais de Integração os banheiros que são para uso das pessoas com deficiência física não estão em condições de serem utilizados, fatores esses que se apresentam enquanto dificuldades para esses usuários, conforme relatado pelo presidente do Conselho Estadual da Pessoa com Deficiência (CEPD):

As dificuldades estão justamente nos Terminais de Integração e nas paradas de ônibus, porque primeiro as paradas são irregulares, o asfalto também é irregular, então não tem um lugar bem certo, regular, para o ônibus parar, para o elevador ficar em nível. Essa é a maior dificuldade e acho que todos acabam passando essa questão da acessibilidade física, onde o ônibus parar, e a qualidade do asfalto e qualidade da parada (D. R. B. J. presidente do CEPD).

Os entrevistados relataram outras dificuldades que vivenciam quando fazem uso do transporte urbano em São Luís, e são fatores de “diversas ordens” os quais estão mais detalhadamente analisados no próximo capítulo, quando são discutidas a mobilidade e a acessibilidade a esse meio de transporte, considerando a perspectiva das pessoas com deficiência física.

Portanto, neste primeiro capítulo nos detivemos na análise da expressão pessoa com deficiência, procurando fazer um exercício de demonstração de como esta expressão sofreu variações ao longo dos anos, com objetivo de romper com o obstáculo do conhecimento unitário, isto é, romper com a tentativa de conferir unidade a determinado vocábulo, como se esse não fosse passível de sofrer variações ao longo do tempo, conforme proposto por Bachelard (1996).

Outra etapa consistiu em apresentar informações sobre as pessoas com deficiência que participaram da pesquisa, que no total foram 13 entrevistados, onde os mesmos foram indagados acerca da ocupação, da renda familiar, do tipo de veículo que usam com mais frequência assim como foram questionados sobre o grau de satisfação quando usam ônibus em São Luís.

### **3 CIDADE E TRANSPORTE:** percepções sobre o direito à acessibilidade para as pessoas com deficiência.

A sociedade moderna tem passado por intensas transformações, em todos os âmbitos, mas o que tem sido notório é o fato de que, segundo determinados estudiosos, como por exemplo, Urry (2007), a sociedade moderna tem se constituído como uma sociedade que se move, ou seja, está diretamente relacionada com a noção de mobilidade. Tal fato se torna ainda mais notório quando se considera o contexto da cidade, já que este é um local onde se desenvolve grande parte das atividades humanas, sendo que estas, em sua maioria, são realizadas através do uso dos meios de transportes.

Diante desse contexto, entendemos a necessidade de emprendermos um exercício reflexivo sobre a relação entre a cidade, a mobilidade, os meios de transporte, além de outra característica que, em certa medida, está relacionada à mobilidade, que é a ideia de acessibilidade. Desta maneira:

Este debate sobre acessibilidade física, independentemente da origem social das pessoas com deficiência, perpassa vários espaços (...) discute o direito a acessibilidade na perspectiva da complexidade urbana e do seu potencial de visualização dos sujeitos de direito à circulação no espaço coletivo. (LIMA *et al.*, 2011, p. 264).

Para entendermos essas transformações sob uma perspectiva sociológica é que se faz necessário considerarmos os aportes teóricos da Sociologia Urbana, a qual emerge como uma área investigativa singular e de grande relevância, sobretudo na sociedade do século atual, período em que as questões urbanas relacionadas à acessibilidade ganham notória expressividade, especialmente quando se considera o ritmo acelerado da vida moderna.

Com o intuito de aprofundarmos a discussão em pauta, são postas, inicialmente, considerações referentes à cidade e sua relação com o transporte. Para isso, trabalhamos com as perspectivas de alguns estudiosos que compartilham dessa temática, como por exemplo, Carme Miralles-Guasch (2002), a qual considera a relação entre cidade e transporte como sendo um binômio imperfeito, como dois fenômenos que andaram sempre juntos, logo, devem ser analisados a partir de diferentes perspectivas do mundo social e sob diferentes óticas. Também discorreremos sobre as percepções de Maura P. B. Vêras (2000), Eduardo A. Vasconcellos (2000), entre outros.

Em seguida, concentram-se as atenções sobre a temática da mobilidade e da acessibilidade, entendendo-as não apenas como características de um deslocamento associado a um território concreto do espaço social, mas considerando-as, principalmente, como objetos de estudo das ciências humanas e sociais. No bojo dessa discussão, nos detemos em pontuar as representações sobre mobilidade e acessibilidade a partir de uma perspectiva sociológica, mas, ao mesmo tempo trazemos para a presente discussão os relatos das pessoas com deficiência física que são usuárias do transporte urbano, as quais participaram da pesquisa.

Intentamos, ainda, empreender um exercício de análise da acessibilidade nos ônibus sob a perspectiva dos aparatos legais, a exemplo da própria Constituição Federal de 1988, da Lei Brasileira de Inclusão Social, entre outros, a fim de discorrer sobre os direitos e demandas das pessoas com deficiência física.

Finalmente, apresentamos os pontos de vista desses entrevistados sobre o fato do transporte coletivo (ônibus) se constituir, ou não, como um meio de locomoção excludente, mas, tudo isso à luz de um aporte teórico-metodológico, e considerando os múltiplos olhares da temática em foco.

### **3.1 Cidade e transporte: a vida em movimento**

Em decorrência da industrialização, nos países desenvolvidos e em desenvolvimento, começou a ocorrer um distanciamento entre o local de moradia e os locais de trabalho, lazer, compras, etc., introduzindo a necessidade de deslocamento para a realização de tarefas diárias. A disposição das atividades e dos serviços na cidade se caracteriza por uma localização diferenciada e fragmentada das funções urbanas e, conseqüentemente, pela separação espacial e temporal das diversas atividades cotidianas. Nesse contexto, o sistema de transporte possui importância vital para o desenvolvimento das cidades, na medida em que permite que estas se liguem umas às outras e ao mundo, além de permitir o fluxo de pessoas, mercadorias e capitais.

Todavia, as abordagens sobre a cidade ainda são carregadas de um olhar reducionista e isso fragmenta sua compreensão teórica e prática, na medida em que não possibilitam uma leitura dialética dos acontecimentos. Considerando essas assertivas, a cidade deve ser estudada por meio da análise dialética de suas contradições, de suas tensões, porque a compreensão e a definição do fenômeno urbano dependem de uma leitura ampla das diversas áreas do conhecimento (dos geógrafos, sociólogos, demógrafos, economistas, urbanistas, etc.).



De maneira semelhante, a cidade tem se transformado em objeto de estudo das Ciências Sociais, todavia, nos dizeres de Maura Vêras, ainda carece de “olhares mais atentos para a complexidade de aspectos que se desenham no final do milênio” (VÉRAS, 2000, p. 9), logo, a cidade pode ser vista não só como cenário de um objeto específico de investigação, mas também como próprio objeto de reflexão conceitual.

Partindo desse pressuposto, Maura Vêras (2000) partilha do entendimento de que a cidade se apresenta ainda como enigma, pois, mesmo sendo produto da modernidade, ela está circunscrita por diversos significados relacionados ao “mundo econômico, à vida social, à cultura, atingindo os modos de vida, as subjetividades, a comunicação, a questão do território e da alteridade” (IBIDEM, p. 9).

Desta maneira, a cidade é um produto da atividade humana e também é um local onde as relações sociais ocorrem de forma mais intensa e também são mais percebidas em suas singularidades. Considerando o contexto brasileiro, a autora supracitada informa que “nossas cidades sempre evidenciaram processos de segregação, pobreza, contradições capitalistas, desde o período colonial, nos primórdios da industrialização e até a atual etapa das cidades globais” (IBIDEM, p. 15).

Com o intuito de compreender a relação entre cidade e transporte, Carme Miralles-Guasch (2002) se lança ao desafio de estudar esse processo, ao trazer para o centro da discussão outras questões relacionadas a esses dois elementos. Nesse sentido, introduz seu trabalho falando sobre a influência recíproca entre a cidade e o transporte, os quais se entrecruzam, e notamos a importância de saber quais são os papéis em cada âmbito espacial e que elementos estes introduzem na dinâmica territorial, sendo que a autora apresenta o seguinte argumento:

Se a cidade moderna nasce e se explica por uma mudança nos processos de produção, seu desenvolvimento, tanto do ponto de vista morfológico como funcional, está diretamente relacionado, não apenas com as possibilidades técnicas dos meios de transporte, mas também, sobretudo, com a integração destes ao sistema social (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 84)<sup>16</sup>.

Segundo Miralles-Guasch (2002), até pouco tempo o estudo de ambos (cidade e transporte) se reduziu a uma análise causal, onde cada um era a causa ou a consequência dessa relação (ou os transportes eram vistos como causadores/derivadores do processo de reestruturação – e inclusive de criação do espaço urbano – ou eram vistos como resultados/consequências das estruturas espaciais). Porém, “a análise desta relação,

---

<sup>16</sup> Tradução livre da autora do presente trabalho.

indiscutível e complexa, passa pela compreensão profunda das dinâmicas territoriais em que se inserem os meios de transporte” (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 11).

Sua pretensão consiste em superar o paradigma da causalidade, visto que a concepção baseada na causalidade considera que os objetivos dos deslocamentos se reduzem a um único motivo: o trabalho. Logo, foi priorizada a relação entre o transporte e o território em uma única direção: a localização das atividades (variável existente) e os modelos de trânsito (variável derivada). Essa autora compreende que o transporte se transforma em um fator representativo da forma e das funções urbanas, ainda mais quando se aplica o conceito de mobilidade como uma consideração vital no momento de decidir o lugar onde localizar-se.

Na sociedade moderna, as cidades são marcadas pelo ritmo acelerado de transformações, tanto em seu aspecto urbano concreto, quanto nas próprias relações sociais entre os indivíduos que nelas habitam. No que se refere a essa discussão, Guillermo Giucci (2004) caracteriza a modernidade como expressão do movimento, do deslocamento, da mudança, por isso, dedicou-se a analisar os percursos da modernidade cinética, a qual só faz sentido quando se pensa o movimento cada vez mais acelerado, uma vez que essa modernidade é substancialmente caracterizada pela velocidade. Para este autor, o indivíduo moderno é o sujeito da velocidade, pois a modernidade é caracterizada pelo movimento, pelos fluxos, pelas redes, pela fluidez, isto é, “o sujeito moderno é o indivíduo em movimento. Glorifica a mobilidade e consome o espaço da mesma forma que ingere alimentos. A velocidade o excita” (Giucci, 2004, p. 52).

Outrora, a mobilidade cotidiana dos indivíduos estava basicamente restrita ao movimento da casa para o trabalho, e deste ao local de moradia. De acordo com Miralles-Guasch, “isso dotava a mobilidade de um sentido de pendularidade, já que o percurso era quase sempre o mesmo, tanto referente ao espaço como o tempo: do lugar de residência ao lugar de trabalho e vice-versa, em uma hora fixa e constante ao longo do dia” (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 34).

Todavia, essa relação vai se complexificando ao longo do tempo, e o transporte passou a desempenhar papel central no novo cenário citadino, em que os cidadãos passaram a ter outras necessidades de locomoção para além do simples movimento da casa para o trabalho e vice versa. Nesse novo cenário que se apresenta, surgem demandas pela promoção de mecanismos que viabilizem maior mobilidade aos vários cidadãos, assim como é crescente a demanda por acessibilidade nesse tipo de transporte, fatos estes que requerem maiores análises acerca das percepções de como essas demandas surgem, quais as representações e os sujeitos envolvidos nesse processo. No capítulo seguinte são realizadas essas análises.

### 3.2 Percepções sobre mobilidade e acessibilidade no transporte coletivo urbano



*A mobilidade, a dificuldade, pra falar a verdade, já vem do sair da minha casa, porque já vem a falta de acessibilidade nas ruas, de chegar até a parada de ônibus, a parada nem se fala, porque não tem acessibilidade! Por exemplo, no meu bairro não tem parada acessível pra mim, aí então já começa daí, do sair da minha casa, e assim, além da calçada, o trajeto já não tem acessibilidade, e aí quando vai pra relação do ônibus, menos ainda! (Maria de Jesus).*

Imagem 1: Parada de ônibus na Avenida 2 do bairro Cidade Olímpica. Fonte: SANTOS, D. S. 2016.

Esse trecho do depoimento de Maria de Jesus, e a foto da parada de ônibus localizada no bairro onde essa entrevistada costuma embarcar nesse transporte demonstram uma situação de insatisfação relatada por outros usuários do transporte coletivo urbano em São Luís – MA, quando indagados sobre suas maiores dificuldades ao utilizarem ônibus urbano, no que se refere à mobilidade e acessibilidade, e levando em conta alguns fatores, como: os Terminais de Integração<sup>17</sup>, os pontos de parada, o atendimento pelos motoristas e cobradores.

Mas, para compreendermos melhor essa relação da mobilidade e da acessibilidade no que se refere aos ônibus é importante apresentar alguns fatores que impulsionaram essa

<sup>17</sup> A integração tarifária existe quando o usuário não necessita pagar novamente ou paga um valor significativamente menor ao trocar de veículo para completar a viagem. Essa integração pode ser proporcionada por estações fechadas, nas quais o acesso é pago e os usuários entram nos coletivos pelas portas de desembarque, ou pelo emprego de bilhetagem eletrônica com o emprego de cartões que armazenam informações em meio magnético (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 108).

demanda que é cada vez mais crescente, principalmente por parte das pessoas com deficiência que são usuárias desse meio de transporte.

Ao empreendermos esse exercício reflexivo em torno da problemática da acessibilidade nesse tipo de veículo, considerando o ponto de vista dos entrevistados, estaremos realizando um trabalho acerca das várias percepções em torno dessa questão.

Mas, antes, torna-se necessário esclarecermos que ao longo dos últimos anos, devido às mudanças morfológicas e funcionais pelas quais a cidade passou (e continua passando), a distância entre a localização das diversas atividades cotidianas só aumentou, o que repercutiu diretamente no aumento do tempo utilizado nos deslocamentos e nas dificuldades que os cidadãos passaram a enfrentar para chegarem até seu local de destino.

Isso engendra um novo elemento: a mobilidade de pessoas para realizar suas diversas atividades cotidianas, pois, à medida que as cidades foram se desenvolvendo e se complexificando, as atividades e serviços diversificaram-se e, na cidade moderna, os deslocamentos de pessoas passaram a obedecer às razões e direções mais distintas possíveis. “Os deslocamentos se efetuam durante todo o dia, em qualquer lugar do espaço urbano, e as razões que os motivam com os aspectos laborais e com os lúdicos” (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 36).

Considerando a perspectiva da análise das transformações ocorridas na cidade moderna, Eduardo Alcântara de Vasconcellos, em sua obra intitulada Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente (2013), traça alguns indicadores de que as políticas de mobilidades de pessoas foram altamente seletivas e excludentes. Desta maneira, em relação às políticas de mobilidade faz um apanhado acerca da substituição dos modelos de transporte no Brasil e inicia afirmando que as condições atuais de mobilidade de pessoas e mercadorias foram influenciadas por decisões de políticas públicas na década de 1930.

O referido autor supracitado destaca o fato de que a passagem da economia de base agrária, que ainda era prevalecente, para uma economia de base mais industrial, provocada pela aceleração da urbanização, leva à ocupação mais abrangente e efetiva do território nacional como um dos grandes marcos das transformações no Brasil, especialmente quando se leva em conta a questão da mobilidade. Essa forma de expansão provocou o aumento das distâncias a serem percorridas pelos indivíduos, principalmente pelos mais pobres, os quais dependem diretamente do serviço do transporte urbano.

A estudiosa dessa temática do transporte, Miralles-Guasch, faz alguns apontamentos sobre os meios de locomoção que proporcionam a mobilidade. A este respeito, afirma que a primeira forma de mobilidade no interior da cidade não foi nenhum meio de

transporte, mas sim o deslocamento a pé. Em seguida, o cavalo foi uma alternativa importante para realizar percursos maiores. Quando as distâncias geográficas no meio urbano aumentaram, fez-se necessário a incorporação dos meios de transporte mecânicos.

É a partir daí que, na primeira metade do século XIX surgem: o trem; o bonde, na segunda metade do mesmo século; e o metrô, na passagem do XIX para o XX. Com uma velocidade bem maior que os anteriores, “o metrô permitiu unir pontos distantes entre si de forma rápida e sem estar condicionado a um tráfico viário, convertendo-se em um meio de transporte ideal para deslocar-se pela cidade” (MIRALLES-GUASCH, *op. cit.*, p. 57).

Os meios de transporte surgem em paralelo com a emergência da cidade industrial, momento em que se constitui um espaço urbano propício ao desenvolvimento das condições de produção e consumo. Eles aparecem, pois, com o papel de ordenar a estrutura produtiva e territorial urbana e vencer os efeitos da desregulação espacial provocada pela evolução da cidade. São três as razões que justificam a inserção dos meios de transporte na cidade, de acordo com Miralles-Guasch (2002): o aumento das distâncias a serem percorridas e, conseqüentemente, do tempo gasto nos percursos; a ampliação das causas que motivam o deslocamento; e a disposição das atividades sobre o território urbano.

A implantação dos meios de transporte na cidade deriva principalmente do aumento do tempo nos deslocamentos e da distância a ser percorrida, segundo a autora supracitada. Nesse sentido, a mobilidade cotidiana dos indivíduos apresenta-se como a principal demanda dos meios de transporte, na medida em que estes devem ordenar os diversos percursos que aqueles realizam na cidade ou em uma região metropolitana. Esse ordenamento justifica-se pela extensão e densidade urbanas a partir do aumento da distância entre a origem e o destino dos deslocamentos.

Diante disso, na percepção de Miralles-Guasch, os meios de transporte apresentam-se como sendo o elemento basilar para manter a cidade em movimento, sobretudo se considerarmos o ritmo acelerado da vida urbana e, por conseguinte, a necessidade das pessoas de se locomoverem de forma mais rápida e pelos mais diversos motivos, conforme já destacado no presente trabalho.

As relações no espaço urbano, intensificadas através da introdução dos novos meios de transporte, como o trem, o ônibus, o metrô, etc., levam à discussão da mobilidade, porque durante bastante tempo perdeu o entendimento de que a mesma consiste na facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, considerando-se a complexidade das atividades econômicas e sociais nelas envolvidas, isto é, a mobilidade cotidiana dos cidadãos

e a demanda dos meios de transporte, os quais têm a finalidade de planificar e ordenar o conjunto dos deslocamentos que os cidadãos realizam.

Na esteira dessa discussão, Miralles-Guasch ressalta que o incremento da mobilidade não tem se manifestado apenas no aumento da necessidade de movimento, na ampliação dos motivos para mover-se, e no crescimento da frequência de deslocamentos, mas supõe o aumento da distância percorrida entre o local de trabalho e a residência. À medida que a cidade cresce, aumentam as distâncias a serem percorridas, e as atividades se dispersam entre quaisquer atividades humanas. Portanto, a mobilidade e os meios de transporte são duas variáveis diferentes, mas ao mesmo tempo complementares e inter-relacionadas no âmbito urbano.

A mobilidade tornou-se uma questão importante nas Ciências Sociais, especialmente a partir de meados do século XX, destacando-se como temas de objetos de pesquisas e publicações, e consistindo em estudos teóricos e empíricos das formas de mobilidade que caracterizam a vida social. Entretanto, na interpretação de um dos grandes expoentes do estudo sobre a mobilidade, John Urry, de uma maneira geral as análises sobre mobilidade têm se constituído como:

(...) uma caixa preta para as Ciências Sociais, é geralmente considerada como um conjunto de processos que permitem formas de vida econômica, social e política que são explicáveis por outros processos mais intensos. Na medida em que o transporte e comunicação são estudados eles são colocados em categorias separadas com pouca relação com o resto das Ciências Sociais (URRY, 2007, p. 12)<sup>18</sup>.

Para John Urry (2007), a mobilidade consiste em um complexo fenômeno social que ultrapassa as dimensões físicas, corporais e econômicas, envolvendo também as dimensões cultural, afetiva, imaginária, espacial e individual. Isso o levou a tentar compreender as nuances envolvidas nesse processo, chegando até mesmo a compartilhar do entendimento de que a mobilidade tem se transformado em um novo paradigma da modernidade.

A esse respeito, o autor propõe diferentes formas de analisar a mobilidade, percebendo-a como um componente da própria vida social, posto que a natureza social contemporânea tem estado em movimento, logo:

A mobilidade está relacionada à análise de diferentes formas de viagem, transporte e comunicações, com as múltiplas formas em que a vida econômica e social é processada e organizada através do tempo e em vários espaços. A análise das

---

<sup>18</sup> Tradução livre da autora do presente trabalho, exceto quando indicado.

complexas formas das relações sociais é estendida em todo o mundo, gerando teorias, resultados de pesquisas e métodos que mobilizam ou reúnem análises da ordenação social que são alcançadas, em parte e, contingencialmente, como processos fluídos (URRY, 2007, p. 6).

Em razão disso é que Urry se propõe a construir um novo paradigma das mobilidades para as ciências sociais, tendo em vista que estas são transformadas pela movimentação, e que as questões de mobilidade merecem receber atenção para além da mera análise das estruturas físicas das ciências “imóveis”. Assim, apresenta as principais características desse novo paradigma ao examinar a forma como:

(...) as relações sociais necessitam de movimentos contínuos de pessoas, objetos, informação e imagens que se movem através de distâncias. Isto tem mostrado como as Ciências Sociais necessitam refletir, capturar, simular e interrogar tais movimentos através de várias formas. Esse paradigma força-nos a atentar para esta organização econômica, social e cultural da distância, e não somente para os aspectos físicos do movimento (URRY, 2008, p. 18-19)<sup>19</sup>.

Partindo desse entendimento, Urry (2008) evidencia a necessidade das Ciências Sociais fazer uma reordenação das análises sobre a mobilidade, principalmente por que esta se tornou, no entendimento do autor supracitado, um paradigma, sendo que essa dimensão paradigmática da mobilidade contemporânea reside no aspecto, entre outras coisas, desta se constituir como condição estruturante da sociedade, ou seja, o paradigma da mobilidade desenvolve uma análise mais ampla sobre o fator mais ligado ao movimento de pessoas, de ideias, de objetos, e como elas interferem na vida social e cita vários exemplos de como esses movimentos são realizados, logo, as mobilidades:

(...) não são apenas analisadas de forma estática e estrutural. Elas requerem uma ampla revisão das formas como o fenômeno social tem sido historicamente examinado. As Ciências Sociais necessitam refletir, capturar, simular e questionar os movimentos através de distâncias variadas que são como relações sociais realizadas, organizadas e mobilizadas (URRY, 2008, p. 13).

De igual modo, outros estudiosos também propõem a superação da limitação, por parte das Ciências Sociais, no que se refere a essa temática. Dessa forma, Weert Canzler, Vincent Kaufmann e Sven Kesselring (2008), propõem considerar mobilidade como uma mudança de condição almejando três dimensões: movimentos, redes e mobilidades, e apresentam a seguinte definição:

Mobilidade é a capacidade de um ator mover-se social e espacialmente. Esta é, portanto, reforçada pelas redes e pode ser definida como todas as formas de acesso

<sup>19</sup> Tradução livre da autora do presente texto, exceto quando indicado.

obtidas (tanto tecnológica como socialmente), as habilidades possuídas para tirar proveito deste acesso, e sua apropriação (ou o que o ator faz com este acesso e com estas habilidades). Consequentemente, mobilidade é como um indivíduo ou grupo define um campo de possibilidades de movimentos e como fazer uso deste (CANZLER, KAUFMANN, KELSSELING, 2008, p. 3).

Depreende-se, dessas considerações, o fato de que a mobilidade tem deixado de ser simplesmente a expressão que relacionava dois pontos de determinado território e se transformou em atividade urbana essencial para a vida na cidade, isto é, a organização do espaço urbano moderno provocou o surgimento de um novo elemento urbano: a mobilidade das pessoas para realizar atividades cotidianas ou pontuais. Logo, mobilidade afeta as pessoas e os bens, as informações, e para que a cidade moderna funcione é necessário que tudo circule, que tudo flua. Nos dizeres de Marc Augé (2010), “pensar a mobilidade é pensá-la em diferentes escalas para tentar compreender as contradições que minam nossa história. Essas têm tudo a ver com a mobilidade” (AUGÉ, 2010, p. 99).

Pensar as diferentes escalas é também voltar o olhar para as variadas concepções de mobilidade, mas com o cuidado de traçar um paralelo com outra ideia bastante em voga, que é a acessibilidade, conforme pode ser observado por Vasconcellos (1996):

Existem várias visões de mobilidade e acessibilidade. Na visão tradicional, a mobilidade é tida simplesmente como a habilidade de movimentar-se em decorrência de condições físicas e econômicas. Neste sentido, as pessoas pobres, idosas ou com limitações físicas estariam nas faixas inferiores de mobilidade em relação às pessoas de renda mais alta ou sem problemas físicos de deslocamento (VASCONCELLOS, 1996, p. 30).

Na interpretação do autor supracitado, essa é uma concepção de mobilidade bastante restrita, por isso torna-se necessário se chegar a uma definição que contemple outros elementos e que esteja relacionada ao conceito de acessibilidade, o qual por sua vez está subdividido em macroacessibilidade e microacessibilidade.

Nos dizeres de Vasconcellos, a macroacessibilidade diz respeito à “facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados (...). Ela tem, portanto, algo interessante para a análise sociológica do transporte urbano” (VASCONCELLOS, 1996, p. 80). Por sua vez, a microacessibilidade “refere-se à facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados” (IBIDEM, p. 80).

A discussão sobre a relação entre mobilidade e acessibilidade também é retomada por Miralles-Guasch, ao considerar a acessibilidade como um conceito delimitado pelos componentes temporais e espaciais, sendo tradicionalmente relacionada com a facilidade em



superar a distância, ou seja, são enfocados os aspectos espaço-temporais como elementos decisivos.

Em seu entendimento, a acessibilidade também é uma característica individual em relação ao grau de opcionalidade que têm os diferentes cidadãos para ter acesso aos lugares e às atividades, onde cada pessoa tem seu âmbito de espaço e de temporalidade, em relação à acessibilidade, definidos pela organização territorial que: caracteriza seu âmbito espacial; considera os vínculos de relações; leva em conta o nível de renda, o gênero, etc.

A partir destas considerações, Miralles-Guasch chegou à conclusão de que não existe uma acessibilidade geral para todos os cidadãos de determinado lugar e, como atributo de um determinado espaço, é um termo estreitamente unido ao espaço urbano, sendo afetada pela incorporação dos meios de transporte mecânico na cidade.

Este pensamento é compartilhado por outros estudiosos da temática, a exemplo da pesquisadora Carla Cristina Garcia (2012), a qual faz um estudo sobre a sociologia da acessibilidade. A este respeito, faz a seguinte ressalva:

Cabe ressaltar que as necessidades de acessibilidade que uma pessoa possa ter surgem em relação a um determinado contexto: não há necessidade de acessibilidade por si só, mas ela aparece na medida em que o entorno no qual se encontra o serviço ou o produto que tenha que utilizar não esteja adaptada ou não possa ser adaptado facilmente às suas características e capacidades (GARCIA, 2012, p. 60).

Em termos sociológicos, a acessibilidade não é homogênea, logo, não se deve generalizar, mas é fundamental fazer uma diferenciação sociológica considerando as classes sociais, ou seja, começa com o diferencial econômico, chegando a ter repercussão no campo social.

O que se pode afirmar, a partir de todas essas constatações, é que não há uma definição universalmente aceita para designar acessibilidade, uma vez que a mesma pode ser interpretada de múltiplas maneiras, a depender de quando e de onde se está falando, mas:

De modo geral, pode-se definir acessibilidade como o conjunto de características de que deve dispor um entorno, produto e serviço utilizáveis em condições de conforto, segurança e igualdade por todas as pessoas e, em particular, por aquelas portadoras de algum tipo de deficiência (GARCIA, 2012, p. 59).

Assim, a acessibilidade é um termo amplo, abrangendo diversas áreas do conhecimento e suas aplicações afetam todos os tipos de pessoas. Como ela é produto de uma série de combinações e fatores, Garcia (2012), se remetendo aos estudos de Fekete (1995), classifica acessibilidade em algumas dimensões, como: a dimensão geográfica; a

organizacional; sociocultural; econômica. A autora apresenta, também, o tipo de acessibilidade mais amplamente divulgado, que é a acessibilidade universal.

O termo *acessibilidade* é geralmente acompanhado do adjetivo *universal*, aludindo a que a condição de acessibilidade deve ser estendida a qualquer entorno, produto ou serviço, sem exceção e que *todos os cidadãos*, sejam quais forem suas condições, devem ser considerados nela. Entende-se que a acessibilidade universal inclui a ideia de conceber sem barreiras tudo o que se cria ou se desenha novo, mas também incorpora a adaptação progressiva daquilo que já está feito mas que coloca barreiras para a utilização de todos (GARCIA, 2012, p. 63).

Esta dimensão da acessibilidade considera a ideia de universalidade como indicador de cidadania. Outra dimensão da acessibilidade é a que está contida nas Leis, a exemplo da Lei 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), a qual define acessibilidade, em seu Artigo 3º, parágrafo I, como sendo:

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.

Observa-se, a partir das diversas definições, que o termo acessibilidade possui amplas conceituações, as quais dependem da perspectiva da área de estudo e que possuem pontos convergentes, o que contribui para um entendimento mais abrangente sobre esse assunto tão importante, ao mesmo tempo em que torna a discussão mais ampla.

Logo, a acessibilidade não depende exclusivamente das unidades temporais e espaciais, mas está determinada, também, pela velocidade e, principalmente, pelas condições operacionais dos meios de transporte, fatores esses que interferem nas dificuldades que as pessoas com deficiência física relataram quando questionadas sobre os quesitos referentes à mobilidade e à acessibilidade ao considerarem alguns fatores, como: acesso aos Terminais de Integração, aos pontos de parada, o atendimento pelos motoristas e cobradores.

A esse respeito, destacamos a resposta de uma das entrevistadas, moradora do Centro Histórico, ao se referir à dificuldade nos Terminais de Integração:

Os terminais não são acessíveis, as paradas não são, já é uma dificuldade que a gente encontra quando chega no terminal, as rampas são mal feitas, não têm angulação perfeita, tudo isso prejudica a gente, tanto eu, como a pessoa que está me levando, ela já fica numa dificuldade que ela tem que fazer muita força, tem rampa no terminal de integração que é muito difícil (D. C. L. moradora do Centro Histórico).

Em relação à acessibilidade nos Terminais de Integração, outros entrevistados expressaram suas percepções sobre os aspectos infra estruturais nesses locais, sendo que a situação dos banheiros foi bastante destacada na fala dos entrevistados, a exemplo da resposta do cadeirante morador do bairro Alemanha, quando fez a seguinte afirmação: “o cadeirante tem a dificuldade nos banheiros nos terminais porque às vezes é fechado e a chave está na mão de alguém que não comparece lá, não se apresenta na hora que é preciso usar o banheiro, ser usado o banheiro pelo deficiente” (A. S. morador do bairro Alemanha).

Segundo alguns dos entrevistados, quando os banheiros não estão fechados acontecem outros tipos de problemas, como, por exemplo, o descontrole do uso desses espaços, pois muitas pessoas os utilizam indiscriminadamente, fato este que foi relatado pelo cadeirante morador do bairro Vila Palmeira: “tem o banheiro do deficiente, mas todo mundo usa, não tem um limite (...) Eu não uso mesmo o banheiro de integração, porque é uma nojeira, uma coisa mais horrível, eu não uso, não uso mesmo, porque não tem condição de usar” (J. A. A. P. morador do bairro Vila Palmeira).

Para este usuário, o problema é que não existe “controle” do uso do banheiro, o qual deveria ser usado pelas pessoas com deficiência, principalmente pela pessoa cadeirante, já que por lei lhes é garantido esse espaço. Todavia, os mesmos são utilizados pelas demais pessoas que não são as destinatárias dos banheiros adaptados para pessoas com deficiência, o que nos levou a nos direcionarmos até esses Terminais de Integração para realizarmos registros fotográficos e obtermos alguns dados usados no presente trabalho. Desta forma, fomos até os seguintes Terminais de Integração: Praia Grande; Cohama/Vinhais; Cohab/Cohatrac; São Cristóvão. As imagens a seguir são um registro dos banheiros nesses locais.



Imagem 2: Banheiro masculino no Terminal de Integração Cohab/Cohatrac. Observa-se que a porta está com defeito, não tem fechadura, e o usuário fica praticamente exposto no momento de fazer suas necessidades fisiológicas. Foto: SANTOS, D. S, 2016.



Imagem 3: Área interna do banheiro masculino Terminal Cohab/Cohatrac. Percebe-se a presença de utensílios adaptados, mas também nota-se a existência de pichações e de rachaduras no piso. Foto: SANTOS, D. S, 2016.



Imagem 4: Banheiro feminino no Terminal Cohab/Cohatrac. Mas, o vaso sanitário está com problemas no sistema de descarga. Fonte: SANTOS, D. S. 2016.



Imagem 5: Área interna do banheiro feminino no Terminal Cohab/Cohatrac. Nota-se que a pia está com problema na encanação. Fonte: SANTOS, D. S. 2016.



Imagem 6: Banheiro feminino no Terminal Cohama/Vinhais: Banheiro feminino adaptado para pessoas com deficiência física. Foto: SANTOS, D. S. 2016.

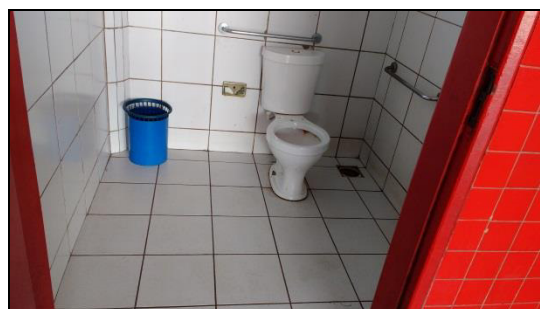


Imagem 7: Área interna do banheiro feminino no Terminal Cohama/Vinhais. Foto: SANTOS, D. S. 2016.



Imagem 8: Pia do banheiro feminino no Terminal Cohama/Vinhais: área interna do banheiro feminino adaptado para pessoas com deficiência física. Foto: SANTOS, D. S. 2016.



Imagem 9: Banheiro masculino adaptado no Terminal São Cristóvão. Todavia, nota-se que a porta está danificada. Foto: SANTOS, D. S, 2016.



Imagem 10: Área interna do banheiro masculino no Terminal São Cristóvão. Foto: SANTOS, D. S, 2016.



Imagem 11: Pia do banheiro masculino no Terminal São Cristóvão. Observa-se que este utensílio está em mau estado de conservação. Foto: SANTOS, D. S, 2016.

Outras dificuldades dentro dos Terminais de Integração foram relatadas pelos entrevistados, a exemplo do depoimento da moradora do Centro Histórico, quando relata suas dificuldades nos Terminais de Integração e destaca o fato da longa espera por um ônibus adaptado cujo elevador esteja em condições de funcionamento.

Quando chega ao Terminal, a maior dificuldade é esperar os ônibus que eles dizem que quase toda frota é adaptada, que é uma mentira, porque muitos dos ônibus estão com o símbolo de acessibilidade, mas o motorista não sabe utilizar o elevador, ou o elevador tá quebrado, e por aí vai, são inúmeras dificuldades que a gente enfrenta. (D. C. L. moradora do Centro Histórico)

Para adentrarmos a essa discussão sobre a adaptação da frota de ônibus e do fato de que existem ônibus em circulação que estão com o símbolo internacional de acesso<sup>20</sup>, mas

<sup>20</sup> Símbolo Internacional de Acesso é uma certificação feita pelo Poder Público que, após verificadas as condições de acessibilidade, determina a colocação desse símbolo em espaços ou locais de ampla visibilidade.

que na verdade os equipamentos que possibilitam a acessibilidade não estão funcionando, nos remeteremos a alguns acontecimentos, como: a divulgação e entrega de novos ônibus adaptados, mais especificamente da cerimônia de entrega desses novos veículos ocorrida dia 26/11/2014, na Praça Maria Aragão; a entrevista que Maria de Jesus nos concedeu no dia 26/11/2015, e a situação vivenciada pela referida entrevistada no dia 26/01/2016, ao mesmo tempo em que relataremos seus depoimentos feitos durante nosso acompanhamento no trajeto de ônibus no dia 27/02/2016.

Inicialmente, abordaremos o fato ocorrido com a cadeirante Maria de Jesus Rocha. De acordo com as informações do portal de notícias [www.g1.globo.com](http://www.g1.globo.com), Maria de Jesus gravou um vídeo onde demonstra uma situação corriqueira em seus trajetos nos ônibus, ou seja, o fato de os elevadores não funcionarem. As informações repassadas por esse portal de notícias demonstram que a usuária praticamente se viu obrigada a jogar a cadeira de rodas para descer do ônibus que faz a linha Cidade Olímpica/São Francisco, o qual pertence à empresa Solemar, no dia 26/01/2016, quando retornava de seu trabalho (no bairro Jaracaty) para sua casa no bairro Cidade Olímpica, pois o elevador desse ônibus de número 43626 não estava funcionando, sendo que nem o motorista nem o cobrador prestaram quaisquer tipos de ajuda à usuária nesse momento.

Esse veículo de comunicação fez referência e divulgou o vídeo feito pela própria protagonista desse ocorrido, fato este que novamente suscitou a discussão sobre a acessibilidade nos ônibus da capital maranhense. No vídeo que foi amplamente divulgado na internet, Maria de Jesus desce de sua cadeira de rodas, e praticamente se arrasta em direção à porta de saída. A imagem a seguir contém trechos da matéria divulgada no portal de notícias [www.g1.com/ma](http://www.g1.com/ma).



MENU G1 MARANHÃO REDE AMBIENTE

Um vídeo enviado à TV Mirante pelo WhatsApp mostra o momento em que a plataforma do ônibus não funciona e a mulher é obrigada a jogar a cadeira do coletivo. Maria de Jesus relatou ao G1 que o elevador não funcionava e que é recorrente a inoperância dos equipamentos.

"Para subir no ônibus precisei da ajuda de populares, porque o elevador não funcionava e nem o motorista, nem o cobrador ofereceram ajuda. Na hora de descer, eles viram que estavam gravando e quiseram me ajudar e recusei. Fiz o vídeo para mostrar que os elevadores funcionam como enfeite dentro dos ônibus", revelou.

A administração da empresa Solemar afirmou ao G1 que o ônibus 43626, que faz a linha Cidade Olímpica - São Francisco, será recolhido para averiguação do funcionamento do elevador e que a empresa realiza manutenções preventivas e corretivas em sua frota, visando o bom funcionamento. A empresa disse ainda que são realizados treinamentos para que motoristas e cobradores saibam como operar os equipamentos.




Imagem 12: Sem ajuda para descer, deficiente joga cadeira de rodas de ônibus no MA. Este foi o título da matéria do portal de notícias [www.g1.com/ma](http://www.g1.com/ma), divulgada no dia 26/01/2016. Acesso em maio de 2016.

Após a repercussão do vídeo, houve toda uma cobrança ainda maior junto ao órgão responsável pelas demandas relativas aos transportes coletivos em São Luís. Assim, o secretário da SMTT, Canindé Barros, solicitou uma reunião na qual estiveram presentes Maria de Jesus, representantes da prefeitura de São Luís, representantes dos sindicatos dos empresários e dos rodoviários, da Defensoria Pública do Estado e do Conselho Estadual da Pessoa com Deficiência, a fim de tratar sobre a questão que estava em pauta naquele momento.

De acordo com informações do portal de notícias [www.g1.globo.com/ma](http://www.g1.globo.com/ma), o qual divulgou uma matéria no dia 28/01/2016, com o seguinte título: “após vídeo de cadeirante, prefeitura vai realizar fiscalização de ônibus”, o próprio secretário Canindé Barros afirmou

nesse veículo de comunicação que: “todos os ônibus só vão circular e sair da garagem depois que os elevadores estiverem funcionando. A fiscalização começa na segunda feira para que no dia 15 seja realizada uma nova reunião e ter alguma coisa definida a respeito”.

Foi decidido, também, segundo essa mesma fonte de informações, que os empresários deveriam investir em capacitação para motoristas e cobradores a fim de evitar situações como a registrada por essa usuária, e as medidas seriam adotadas o mais breve possível. A imagem 13 é um trecho da reportagem divulgada no dia 28/01/2016.



**MENU** **G1** **MARANHÃO** **RELEMBRANTE**

**A cena da recepcionista Maria de Jesus descendo do ônibus jogando a cadeira de rodas e se arrastando para descer do ônibus chocou muita gente.** A repercussão do vídeo provocou uma reunião entre representantes da prefeitura de São Luis, dos sindicatos dos empresários e dos rodoviários, da defensoria pública, do conselho da pessoa com deficiência.

O encontro durou mais de 2h30, onde ficou decidido que a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte deve iniciar a partir da próxima semana fiscalizações para saber quantos ônibus possuem elevador e quais estão em funcionamento.

“Todos os ônibus só vão circular e sair da garagem depois que os elevadores estiverem funcionando. A fiscalização começa na segunda-feira para que no dia 15 seja realizada uma nova reunião e ter alguma coisa definida a respeito”, afirmou o secretário Canindé Barros.

Ficou decidido também que os empresários vão ter de investir em capacitação aos cobradores para evitar situações semelhantes ao registro feito pela cadeirante. Para Maria de Jesus, as promessas são antigas. “A mesma conversa que já escutei várias vezes. Para mim não mudou nada entendeu? Essa reunião, no meu ponto de vista, não valeu em nada”, desabafou.

**Recomendações**  
O ônibus 43626 da empresa Solemar ficou apreendido no estacionamento da SMTT. A empresa foi multada, mas alega que o elevador está funcionando, normalmente.

O secretário Canindé Barros disse que entre 75% e 80% da frota tem elevador. Mas os rodoviários afirmam que muitos não estão funcionando.

“O sindicato vai se posicionar se não tiver

Ônibus 43828 está apreendido no estacionamento da SMTT (Foto: Reprodução/TV Mirante)

Imagem 13: Após vídeo de cadeirante, prefeitura vai realizar fiscalização de ônibus. Fonte: [www.g1.com/ma](http://www.g1.com/ma). Acesso em 25/05/2016.

Todavia, segundo o depoimento de Maria de Jesus a esse portal de notícias, essas promessas são antigas, por isso não se mostrou otimista com a reunião, já que o fato de os elevadores não funcionarem é algo recorrente, motivo esse que levou essa usuária dos transportes coletivos a fazer o vídeo, isto é, “para mostrar que os elevadores funcionam como enfeite dentro dos ônibus”, disse Maria a esse veículo de comunicação.

Com o intuito de aprofundar essa discussão e diante de todo esse contexto que foi suscitado após a divulgação do vídeo, procuramos Maria de Jesus e perguntamos sobre a possibilidade de a acompanharmos em um percurso no transporte coletivo urbano, sendo que a mesma aceitou nossa proposta, e no dia 27 de fevereiro de 2016, demos início a essa pesquisa de campo.

Saímos da casa de Maria de Jesus, que fica bem próxima à Avenida 2 da Cidade Olímpica, e nos direcionamos até a Avenida 1 desse bairro, pois, segundo a entrevistada, ela geralmente não fica na parada daquela avenida devido às poucas alternativas de ônibus, enquanto que na Avenida 1 da Cidade Olímpica, mais distante de sua casa, é mais fácil pegar ônibus porque a quantidade é bem maior, logo, não precisaria esperar tanto tempo para embarcar. Durante o trajeto a mesma foi dando explicações e mostrando os obstáculos: rua com buracos, calçadas irregulares<sup>21</sup>, inexistência de rampas de acesso nas paradas.

O trajeto foi de aproximadamente 7 minutos até a parada na Avenida 2 da Cidade Olímpica, sendo que passamos em média 5 minutos esperando no ponto de parada, e passou um ônibus. A imagem a seguir demonstra o momento em que Maria de Jesus solicitou parada ao motorista do ônibus:



“Aqui, às vezes o pessoal acha que é mais longe, mas eu prefiro, porque tu vai ver, a gente chegando lá não demora muito passa um ônibus (...) Na volta, como eu moro bem perto também, não só daqui como dali, o que passar primeiro eu peço”  
(Maria de Jesus).

Imagem 14: Maria de Jesus solicitando parada ao ônibus. Foto: SANTOS, D. S., 2016.

O ônibus em que embarcamos foi o de número 43629, que faz a linha Cidade Olímpica/São Francisco, da empresa Solemar, ou seja, a mesma linha de ônibus e a mesma empresa que teve o acontecimento do dia 26 de janeiro de 2016. Desta vez, o ônibus se

<sup>21</sup> A respeito desse componente urbanístico, Vasconcellos (2013) afirma que: “A calçada é terra de ninguém e, portanto, ninguém precisa se preocupar com ela. Como corolário, não há nenhuma prefeitura no Brasil que tenha um mapa detalhado de suas calçadas” (Vasconcellos, 2013, p. 99).

encontrava com o elevador funcionando, o que possibilitou o embarque e desembarque de Maria de Jesus, conforme pode ser visto nas imagens a seguir:



Imagem 15: Maria embarcando no ônibus que faz a linha Cidade Olímpica/São Francisco. O veículo pertence à empresa Solemar, e o objetivo era chegar ao bairro Cidade Operária. Foto: SANTOS, D.S, 2016.

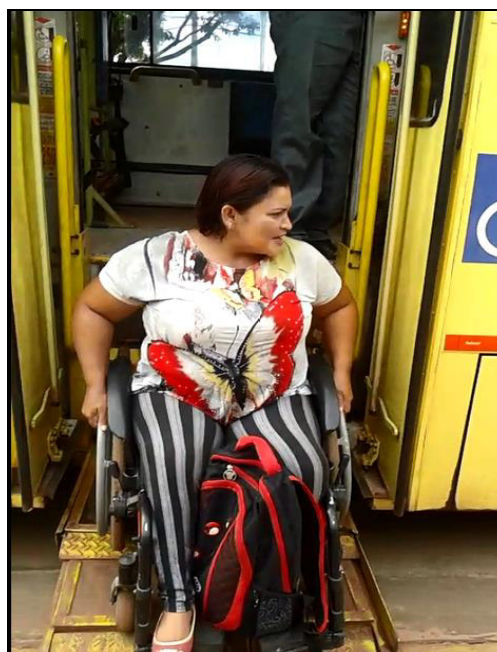


Imagem 16: Maria desembarcando do ônibus que faz a linha Cidade Olímpica/São Francisco. Foto: SANTOS, D.S, 2016.

Durante nosso percurso até chegarmos à parada de ônibus, e quando já estávamos dentro desse veículo, perguntei à Maria de Jesus sobre o fato que tinha ocorrido com a mesma, e indaguei se após a repercussão do vídeo divulgado tanto nas redes sociais como na mídia televisiva havia acontecido alguma mudança em relação ao quantitativo de ônibus com elevadores em funcionamento. A essa pergunta, Maria respondeu da seguinte maneira: “Você vai ver, você vai olhar, acho que não vai nem acontecer de eu pegar um ônibus, e o elevador não estiver funcionando”.

No decorrer de nossa conversa sobre a situação vivenciada por Maria de Jesus, a mesma relatou que o seu vídeo repercutiu bastante, e que tem pessoas que pensam que aquela foi a única vez em que passou por situações de o elevador não funcionar, mas ela afirmou que: “aquilo ali foi um acúmulo de vários outros dias, de meses, de vários tempos, então, tipo assim, encheu a tampa do balde, aquilo foi a gota d’água”.

Na entrevista do dia 26/11/2015, Maria de Jesus relatou suas dificuldades quando faz uso dos ônibus em São Luís, e que constantemente reclama, entra com processo na Defensoria Pública do Estado, no Ministério Público, mas que não recebe respostas positivas,

logo, em sua opinião, “infelizmente as coisas só funcionam quando tem manifestação, quando tem uma briga, mas bota numa mídia, faz manifestação, que rapidinho as coisas acontecem”.

Ao analisar essa entrevista de Maria de Jesus, observa-se que sua insatisfação com a empresa com a qual se passou esse fato divulgado no vídeo (empresa de ônibus Solemar), não foi algo repentino, mas que já havia toda uma carga de insatisfação para com a prestação dos serviços por parte dessa empresa, assim como de outras empresas que operam no sistema de transporte maranhense, conforme podemos observar em sua afirmação:

Solemar e a Maranhense são as empresas que deveriam ganhar um Oscar de insatisfação, mas principalmente a Solemar, no meu ponto de vista, e não só eu, mas eu já vi várias pessoas falarem dela. Pra mim ela deveria ganhar um Oscar de incompetência, então é assim, a acessibilidade vem daí, então isso é um conjunto que atrapalha muito a gente, principalmente a gente que necessita do coletivo (Maria de Jesus).

Tal sentimento de insatisfação por parte de Maria no que se refere aos serviços prestados por essas empresas é compartilhado por outros usuários do transporte coletivo em São Luís. Todavia, nos depoimentos de alguns entrevistados nota-se que a empresa Primor teve uma avaliação que julgamos ser “diferenciada” no que se refere à adaptação de seus veículos, e também no que diz respeito ao atendimento por parte de seus funcionários (motoristas e cobradores).

São poucas as empresas, como a Primor é uma empresa melhor, e mesmo assim ela não roda em todos os bairros, então não tem linha que rode em todos os bairros, então já não ajuda muito, ajuda aqueles setores onde eles mais rodam, Vinhais, Cohab, Cohatrac, e aqui na Cidade Operária e Itaqui Bacanga, que são nossos bairros de mais circulação, se observar não existe um tipo de ônibus que a gente possa estar pelo menos 70% ou 60% de agrado (C. C. F. B. morador do bairro Cidade Operária).

A empresa Primor também foi citada pelo morador do bairro Vila Palmeira, o qual faz em média 5 viagens diárias nos ônibus, já que esse é seu principal meio de transporte. O referido entrevistado destacou o quesito de resolução um pouco mais célere quando tem algum ônibus que não está com o elevador funcionando.

Hoje a Primor é a empresa que essas empresas que rodam aqui em São Luís deviam se espelhar, hoje é a melhor empresa que roda aqui em São Luís, desde que o ônibus está quebrado. Por exemplo, eu vou pegar um ônibus agora, são três horas da tarde, eu vou pegar um ônibus três horas, o ônibus tá quebrado, eles mandam recolher o ônibus e amanhã já está funcionando, pegam meu telefone, ligam pra dizer que o ônibus já está arrumado, e eles arrumam mesmo, agora essas outras não adianta nem ligar, nem o telefone eles não atendem o telefone, é uma negação, eu acho que todas

as empresas aqui dentro de São Luís tinha de se espelhar na Primor. (J. A. A. P. morador do bairro Vila Palmeira)

Apesar de alguns depoimentos representarem manifestação de contentamento com a prestação de serviços por parte da empresa Primor, ou mesmo dos depoimentos de descontentamento relativos às empresas Solemar e Maranhense, não podemos generalizar a fala desses sujeitos entrevistados, mas certamente eles representam um indicativo acerca da situação vivenciada por grande parte dos usuários que necessitam de ônibus adaptado.

Retomando nossas narrativas resultantes do acompanhamento do trajeto realizado com Maria de Jesus, esta nos explicou que durante a reunião com a SMTT para tratar sobre o problema da falta de acessibilidade nos ônibus, ficou determinado que o ônibus que não estivesse com o elevador funcionando poderia rodar (a fim de não prejudicar a oferta de serviços aos demais usuários), no entanto, deveria ser retirado o adesivo com o símbolo que indica acessibilidade, para que o usuário que necessita desse equipamento, ao avistar o ônibus sem identificação, não solicitasse parada, uma vez que o elevador ou não estava funcionando, ou não possuía esse equipamento.

Mas, enquanto esperávamos para retornar à residência de Maria, passou o ônibus que faz a linha Jardim América, da empresa Tapajós. Ao avistar este veículo, Maria fez parada, o motorista parou o veículo, mas a cobradora informou que o elevador não estava funcionando, sendo que o ônibus estava com o selo de acessibilidade na parte frontal, identificando que era adaptado. Nesse momento a entrevistada falou que iria anotar o número, pois faria uma reclamação, porque na reunião com a SMTT foi feito o seguinte acordo relatado por Maria de Jesus.

Foi dito pra mim lá na Secretaria, na reunião que eu fui, que desde aquele dia, até o dia de hoje não ia sair mais ônibus de empresa nenhuma com elevador quebrado (...) esse ônibus aí não está funcionando, mas tu viu o símbolo de acessibilidade, né? Pois eles falaram que quando o ônibus não tivesse com o elevador funcionando o símbolo da acessibilidade seria retirado do ônibus, para o passageiro saber que aquele ônibus não estava funcionando o elevador, mas tu viu que aquele ônibus não estava funcionando o elevador e mesmo assim está com o símbolo da acessibilidade (...) eu ainda não vi, e essa última vez que a gente foi, ele (o secretário da SMTT) disse que já tem vários ônibus nesse patamar, que já tava sem o selo, porque o elevador não funciona, eu ainda não vi nenhum desses aí sem o selo. Disseram que já fizeram na Cidade Olímpica fiscalização, já fizeram no Bacanga, já fizeram em vários outros lugares, e eu ainda não vi (Maria de Jesus).

Esse registro feito no momento de realização da entrevista é mais um demonstrativo de como o processo estava sendo conduzido, e demonstra que as fiscalizações,

assim como as medidas que foram acordadas durante a reunião, na prática, não estavam sendo implementadas.

Passamos aproximadamente 15 minutos de espera por um ônibus com elevador em funcionamento, até embarcarmos em um veículo da empresa Solemar, cujo equipamento estava funcionando.



“(…) a gente espera, e espera. Olha, vocês que são andantes, vocês pegam qualquer ônibus, e eu não, eu só tenho que pegar o meu que tem elevador, aí é mais complicado” (Maria de Jesus).

Imagem 17: Maria de Jesus desembarcando do ônibus da empresa Solemar. Foto: SANTOS, D. S., 2016.

Os acontecimentos até então relatados pelos entrevistados, principalmente por Maria de Jesus, bem como os depoimentos desses usuários acerca da acessibilidade nos ônibus em São Luís, muitas vezes vão de encontro com as informações e com os dados divulgados por alguns órgãos municipais, a exemplo da SMTT. A partir desse momento faremos uma análise de algumas dessas informações divulgadas pela prefeitura e pela SMTT, a exemplo de um dos momentos de cerimônia de entrega de 31 ônibus adaptados, evento este ocorrido em 26/11/2014, ou seja, há exatamente um ano e dois meses da ocorrência do vídeo feito por Maria de Jesus em 26/01/16. A matéria a seguir foi divulgada no site da SMTT.

## Prefeitura entrega 31 ônibus para o sistema de transporte coletivo



A Prefeitura de São Luís garantiu a entrega de 31 novos ônibus ao sistema de transporte coletivo da capital maranhense. A entrega dos veículos ocorreu na manhã desta quarta-feira (28) na Praça Maria Aragão, no Centro. A renovação da frota integra o remodelamento do sistema de transporte público, definido pelo prefeito Edivaldo.

O secretário de Trânsito e Transportes (SMTT), Canindê Barros, representou o prefeito Edivaldo na ocasião. Ele ressaltou que os novos ônibus estão equipados com elevadores para garantir acessibilidade a todos os usuários do transporte público. "Hoje está sendo cumprida a colocação de 31 novos ônibus no sistema de transporte urbano. O prefeito está empenhado na melhoria do sistema e já foram incorporados 100 novos ônibus desde o início da gestão e mais 31 com a entrega de hoje", afirmou.

A aquisição dos veículos foi feita por seis empresas do sistema de transporte coletivo. Os ônibus beneficiarão os usuários da Cidade Operária, Universidade Estadual do Maranhão (Uema), Distrito Industrial e São Raimundo. Além da renovação da frota, a Prefeitura trabalha na construção do processo licitatório do transporte coletivo, que oferecerá maior qualidade ao sistema, com veículos novos e modernos e um maior número de viagens ofertadas.

"Com a licitação, entre as ações previstas estão a oferta de ônibus novos circulando na cidade, o que contribui para o cumprimento de horários. A licitação também permitirá a tecnologia de GPS, para acompanhar o percurso do transporte coletivo e fazer com que as pessoas cheguem no horário certo em suas casas e no trabalho. A intenção principal é oferecer um transporte de qualidade", explicou Canindê Barros.

O presidente da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo, Paulo Henrique, esteve presente na entrega dos veículos nesta quarta-feira e afirmou estar otimista com as ações da Prefeitura. "A gente fica feliz sabendo que está tendo o cumprimento do que foi acordado. Com a entrega desses coletivos, estamos vendo um empenho da Prefeitura e dos empresários", declarou Paulo Henrique.

Segundo o vice-presidente do SET, Gilson Neto, todas as empresas estão empenhadas para entregar a nova frota. "Esse é um número expressivo. Por conta disso, não dá para entregar de uma só vez 250 carros. Todas as fábricas de chassi ou de carroceria foram envolvidas nessa operação e estão entregando por lotes. À proporção que os lotes forem ficando prontos serão enviados para São Luís e até o dia 31 de janeiro entregaremos todos os 250 ônibus", relatou o empresário.

Imagem 18: Prefeitura entrega 31 ônibus para o sistema de transporte coletivo. Trechos de matéria jornalística. Fonte: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). acesso em maio de 2016.

A seguir, relatamos nossas impressões e os registros que fizemos sobre o referido evento, visto que este foi um dos momentos que acompanhamos alguns eventos relacionados ao transporte coletivo.





Imagem 19: Secretário da SMTT na cerimônia de entrega dos novos ônibus. Fonte: SANTOS, D. S, 2016.



Imagem 20: Entrega de novos ônibus adaptados na Praça Maria Aragão. Fonte: SANTOS, D. S, 2016.

Imagens de uma manhã do dia 26/11/14, na Praça Maria Aragão, que retratam um dos momentos da cerimônia de entrega de 31 novos ônibus adaptados. A cerimônia de entrega dos 31 ônibus, todos adaptados, foi cercada de pompa, onde se nota a presença do Secretário Canindé Barros (em destaque na imagem), de representantes da SMTT bem como de representantes do transporte rodoviário. Todavia, apesar da divulgação dessa cerimônia de entrega dos novos veículos, compareceram os profissionais da imprensa local (jornalistas, repórteres), os trabalhadores do setor rodoviário, pessoas ligadas ao poder público, porém, não observamos a presença dos usuários desse tipo de transporte, principalmente de usuários que necessitam de transporte adaptado, a exemplo das pessoas que têm algum tipo de deficiência.

Esse evento foi marcado por expectativas de melhorias no transporte coletivo, sendo que o momento da entrega dos novos veículos foi apenas simbólico, pois os mesmos ainda não estavam habilitados para a circulação devido estarem aguardando liberação por parte dos órgãos oficiais.

Com essa entrega dos veículos adaptados, os envolvidos com este evento sinalizaram que a partir de então haveria melhorias em relação ao transporte, já que a frota de ônibus adaptado iria aumentar. Para demonstrar que os veículos até então adquiridos, e em exposição naquele ambiente, estavam com os elevadores funcionando, foi feito um teste em um desses veículos.

A realização desse teste dos elevadores nos chamou atenção porque quem fez o teste foram pessoas que normalmente não utilizam esse equipamento, ou seja, quem participou desse momento foi o próprio secretário da SMTT e alguns outros cidadãos, por isso, indagamos aos entrevistados sobre esse acontecimento e detalhamos algumas das respostas a esse respeito. As imagens a seguir registram o momento de realização desse teste.



Imagem 21: Teste com o elevador de ônibus adaptado. Momento em que está sendo acionada a plataforma do elevador que facilita o acesso do usuário, especialmente do cadeirante, para entrar no ônibus. Foto: SANTOS, D. S, 2014.



Imagem 22: Secretário da SMTT fazendo teste do elevador de ônibus adaptado. Observa-se que o teste, em nossa percepção, não corresponde às situações vivenciadas na prática, pois o elevador deve embarcar ou desembarcar um usuário por vez, mas, há três pessoas (andantes) na plataforma. Foto: SANTOS, D. S, 2014.

Ao observar essas imagens fazemos o seguinte questionamento: esse teste demonstrativo do funcionamento do elevador representa o que os usuários com deficiência física vivenciam em suas rotinas? Na percepção de Maria de Jesus, isso é errado, conforme pode se observar no seguinte trecho de sua fala: “Eu acho que é errado e não é só em relação ao transporte não, em várias coisas, quando é pra pessoa com deficiência eles têm a mania de eles quererem fazer o teste, e eu acho que o teste só é positivo quando o usuário faz” (Maria de Jesus).

De acordo com o cadeirante do bairro São Francisco, quando acontecem esses eventos a SMTT não chama mais as pessoas que são ligadas a algum Conselho da Pessoa com Deficiência porque os consideram como radicais.

Eles não botam a gente porque a gente não vai dizer que está maravilhoso, a gente vai falar a realidade, agora no dia que você ver um da gente que faz parte do conselho, porque se a gente ver que tá bom a gente fala, mas eles não botam a gente, eles chamam a gente de radical, eles acham que estamos brigando, o que estamos fazendo é radicalismo, mas não é, a gente está brigando por direitos, por direitos

mínimos, a gente só quer que o elevador funcione (P. R. B. M. morador do bairro São Francisco).

Na percepção desse entrevistado o que acontece é que as pessoas ligadas ao movimento da pessoa com deficiência estão reivindicando seus direitos básicos, e é uma decisão dos representantes desses Conselhos não participarem desse tipo de eventos, como se observa na fala do presidente do CEPD: “eles chamam, mas o pessoal se nega a ir já (...) o pessoal não vai mais nas atividades que a SMTT chama porque eles não têm mais credibilidade” (D. R. B. J. presidente do CEPD).

Nesse sentido, são diversas as formas de insatisfação manifestas pelas pessoas com deficiência física que fazem uso dos ônibus em São Luís. Já apresentamos alguns desses motivos, como alguns problemas nos banheiros dos Terminais de Integração, o constante defeito nos elevadores desses coletivos, que dificulta a acessibilidade a esses veículos. A partir desse momento analisaremos as percepções dos entrevistados acerca de outro tipo de problema enfrentado por essas pessoas que consiste no tratamento dispensado pelos motoristas e cobradores.

O seguinte trecho do depoimento de Maria de Jesus explicita alguns tipos de tratamento para com esses usuários em relação à atitude de motoristas e cobradores que não param o ônibus quando solicitado pelo usuário, principalmente quando este é um cadeirante. Certamente não devemos generalizar essa percepção, todavia, não podemos desconsiderar esse relato:

Aí vem o desrespeito do motorista que não quer parar o ônibus na parada, porque a desculpa dele é que vai perder tempo, porque o elevador tá quebrado, e muitas vezes o elevador não tá quebrado, porque isso já aconteceu comigo, de o elevador não tá quebrado e o motorista e o cobrador apenas dizer que tá, isso quando eles param para dizer que não, pois às vezes eles já vêm acenando lá de onde eles nos veem com o polegar negativo de que não tá funcionando, ele nem sequer tem o respeito de parar o ônibus e dizer que o elevador não tá funcionando e procurar pra mim se eu desejo ir ou não (Maria de Jesus).

Situações semelhantes ao relatado por Maria foram identificadas no momento das entrevistas, ou seja, observa-se a convergência no aspecto da insatisfação nos serviços prestados por alguns motoristas e cobradores.

A grande dificuldade é nunca dá para saber quando o motorista e o cobrador estão dizendo a verdade, quando o elevador está quebrado ou não, porque ele pode chegar e dizer não e passar direto, e às vezes ou não param ou não levam o pessoal. Quando eu pego um ônibus eu não faço distinção se tá quebrado ou não, ou se tem adaptação

ou não, eu vou logo pedindo para me carregar, porque se for nessa de esperar eu vou esperar demais (D. R. B. J. Presidente do CEPD).

Nem todos os motoristas são bem receptivos não, tem uns que às vezes passam direto, só diz que o elevador não está funcionando e passa direto, nem para, porque pra mim a obrigação dele era essa, se o elevador não tivesse funcionando ele desceria e ajudaria a botar em cima, mas tem uns que não fazem isso de jeito nenhum, e aí eu tenho que esperar sempre (M. I. R. mãe da criança com paralisia cerebral).

Essas situações relatadas representam alguns dos fatores que levam esses entrevistados a estarem insatisfeitos com a prestação desse serviço, mas existem outros casos de experiências vivenciadas pelos entrevistados que representam o descontentamento por parte dos usuários com deficiência física, a exemplo da seguinte situação relatada pela moradora do Centro Histórico, ao entrar no Terminal de Integração da Praia Grande para ir à faculdade, junto com sua acompanhante:

Quando a gente foi descer o elevador não funcionou, e como o elevador não funcionou ela teve que me descer, e eu caí, só que ninguém, nem o motorista, ninguém me ajudou, recebi ajuda de pessoas de fora, então, já é uma dificuldade, além de que (...) quando a gente vai pro terminal (...) passa três horas para esperar um ônibus adaptado, já é uma grande dificuldade, eu penso que é uma falta de respeito, uma falta de direito que a gente perdeu nosso direito ali, e também muito cobrador, muito motorista não quer levar, porque quando ele vê que tu é cadeirante ele passa, ele só balança o dedo que o elevador não tá funcionando (D. C. L. moradora do Centro Histórico).

Cabe enfatizar que não estamos generalizando essa forma de tratamento, pois até mesmo os entrevistados explicitam que não são todos os motoristas e cobradores que agem dessa maneira, conforme demonstrado no depoimento de Maria: “o que realmente me abala é o desrespeito dos motoristas, e também não são todos, também não vou generalizar porque não são todos, têm muitos motoristas muito bons, não só motorista como cobrador”.

Os depoimentos dos entrevistados representam uma visão sobre a acessibilidade nos ônibus em São Luís, e, em suas percepções ainda há muito a ser feito para que haja uma acessibilidade plena, efetiva, sendo que as necessidades de acessibilidade são decorrentes dos contextos e das necessidades de cada indivíduo, ou seja, não se deve generalizar esse termo como se o mesmo fosse provido de certa unidade.

### 3.3 Acessibilidade nos transportes coletivos a partir das legislações: direitos e demandas das pessoas com deficiência física



Eles tiram o direito mais importante que eu tenho, que é um direito garantido, e infelizmente ninguém me tira, é pra não tirar, mas me tiram, que é o direito que eu tenho de ir e vir, então é muito complicado. Muitas vezes eu perco alguma coisa, algum compromisso por causa disso (Maria de Jesus).

Imagem 23: Ônibus cujo elevador não funcionava. Maria de Jesus sendo informada pelo cobrador que o elevador não está funcionando, porém, o ônibus estava com o símbolo de acessibilidade, sendo que esse momento foi presenciado por nós durante nosso acompanhamento do trajeto feito por essa entrevistada. Foto: SANTOS, D. S, 2016.

A imagem de um dos momentos do trajeto que Maria de Jesus faz de sua casa até a parada de ônibus demonstra um tipo de situação que é vivenciada por vários usuários do transporte coletivo em São Luís, que consiste na oferta de serviços que ainda não atendem às demandas das pessoas com deficiência, as quais têm o grande desafio de exercerem um dos seus direitos de cidadania.

(...) a existência de transporte público adequado para as pessoas com deficiência exercitarem o seu direito subjetivo de ir-e-vir é mais do que um direito, é a única forma viável de consolidar o reconhecimento do princípio da não-discriminação. A cidade não pode ser apenas para aqueles que nela conseguem alcançar ou superar distâncias: a cidade, enquanto espaço público, é de todos os cidadãos, sujeitos de direito, independentemente de seus eventuais limites e de suas eventuais condições. A circunstância da deficiência, que atinge o corpo da pessoa, não pode repercutir no seu conjunto de direitos e de cidadania. Este é um dos grandes desafios da pessoa com deficiência, garantir o direito de ser uma pessoa ordinária (LIMA *et al.*, 2011, p. 265).

Considerando as especificidades do estudo ora empreendido, apresentamos as definições de acessibilidade contidas em algumas leis e normativas, a exemplo da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da Lei Municipal nº 4672 de 25 de outubro de 2006, do Decreto

5296, de 2 de dezembro de 2004, etc. De igual modo, entendemos a importância de discorrer acerca das concepções de direito e de cidadania.

Para a realização dessa análise sobre as concepções de direito e de cidadania consideramos pertinente ponderar os argumentos de Norberto Bobbio (2004), o qual faz uma crítica em sua obra *A era dos Direitos*, onde afirma que os direitos do homem, apesar de toda sua importância de serem fundamentais, são também direitos históricos, por conseguinte, são produtos de certas circunstâncias, que por sua vez são oriundas de lutas contra os velhos poderes em defesa de liberdades, não apresentando uma existência absoluta, haja vista que nascem gradualmente, ou seja:

(...) os direitos do homem constituem uma classe variável, como a história destes últimos séculos demonstra suficientemente. O elenco dos direitos do homem se modificou e continua a se modificar, com a mudança das condições históricas, ou seja, dos carecimentos e dos interesses, das classes no poder, dos meios disponíveis para a realização dos mesmos, das transformações técnicas, etc. (BOBBIO, 2004, p. 38).

As assertivas elencadas anteriormente indicam que os direitos são históricos e variáveis, logo, passíveis de modificações, as quais são provocadas por inúmeros fatores, conforme identificado no texto supracitado. Além do mais, cada sociedade, através de suas leis ou mesmo por meio dos costumes, elenca os direitos a que fazem jus os seus cidadãos, a exemplo da Constituição Federal de 1988, que subdivide os direitos em: direitos sociais, civis e políticos.

Desse documento mais abrangente decorrem uma série de outras Leis, a exemplo do recente texto legal denominado de Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. O Artigo 1º da referida Lei afirma que é dever do estado garantir e promover as condições para que as pessoas com deficiência sejam incluídas:

É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania (BRASIL, 2015, p. 1).

Esta Lei é um exemplo de que existem avanços significativos no âmbito do direito com vistas a viabilizar a inclusão desse indivíduo no meio social, fato este que resulta de longos processos de lutas e embates, principalmente por parte da própria sociedade. Essa é uma Lei que traz muitas perspectivas que reforçam a ampliação dos direitos de cidadania, mas

que ao mesmo tempo devem ser feitas indagações a respeito da sua real efetividade e aplicabilidade.

Temos demonstrado que os direitos são históricos e que a partir de determinado momento passou-se a ter uma ampliação dos mesmos, pois se entende que o que está em questão são os direitos do cidadão não visto mais como pertencente a um estado, mas que esse cidadão é, acima de tudo, humano, decorrendo disso a prerrogativa dos direitos humanos, com uma visão mais extensiva dos direitos, os quais se manifestam, em larga medida, em Leis, Declarações, Decretos, etc. Apesar dos avanços, Bobbio (2004) faz a seguinte ressalva:

Com efeito, o problema que temos diante de nós não é filosófico, mas jurídico e, num sentido mais amplo, político. Não se trata de saber quais e quantos são esses direitos, qual é sua natureza e seu fundamento, se são direitos naturais ou históricos, absolutos ou relativos, mas sim qual é o modo mais seguro para garanti-los, para impedir que, apesar das solenes declarações, eles sejam continuamente violados (BOBBIO, 2004, p. 45).

As considerações feitas por esse autor trazem à tona a preocupação sobre a efetividade e aplicabilidade de determinadas Leis, a exemplo desse Estatuto da Pessoa com Deficiência. Não pretendemos descaracterizar a importância desse documento elaborado com objetivo de defender e garantir os direitos da pessoa com deficiência, mas entendemos que o mesmo deve ser analisado sob uma perspectiva crítica.

Falar em direitos requer discutir também a introdução recente de um novo tipo de abordagem, que é a concepção de direitos humanos, conforme já foi sinalizado no decorrer deste trabalho. Para nos remetermos a essa discussão nos respaldamos nas abordagens de Flávia Piovesan (2003).

De acordo com suas constatações, a Constituição Brasileira de 1988 é o marco jurídico da transição democrática – a tal ponto de receber a alcunha de Constituição Cidadã, pois representa a ruptura com o regime autoritário (Ditadura Militar)<sup>22</sup>, ao mesmo tempo em que institucionalizou os direitos humanos no Brasil, logo, se constitui como o documento mais avançado, amplo e detalhado sobre a matéria constitucional no Brasil. Resumidamente,

---

<sup>22</sup> A Ditadura Militar teve início em 1964 e, de acordo com a Comissão Nacional da Verdade (CNV), foi marcado por grande repressão, como podemos compreender a partir da seguinte afirmação: O novo regime não esperou sua formalização para dar início à onda repressiva depuradora. Desde o primeiro dia, os diversos comandos militares procederam a centenas de prisões, entre elas a de dois governadores de estado: Seixas Dória, de Sergipe, e Miguel Arraes, de Pernambuco. Ambos foram presos no exercício de seus mandatos, dos quais foram destituídos por decisão das repressivas Assembleias Estaduais (...) milhares de pessoas foram presas. Segundo a embaixada norte-americana, nos dias seguintes ao golpe, prenderam-se em torno de 5 mil pessoas (...) ao longo do mês de abril de 1964, foram abertos centenas de Inquéritos Policiais-Militares. Chefiados em sua maioria por coronéis, esses inquéritos tinham o objetivo de apurar atividades consideradas subversivas. Eles implicaram milhares de pessoas e se prolongaram por vários meses (BRASIL, 2014, p. 98).

“(...) todos os direitos humanos constituem um complexo integral, único, e indivisível, em que os diferentes direitos estão necessariamente inter-relacionados e interdependentes entre si” (PIOVESAN, 2003, p. 37).

Com o intuito de fazer um apanhado histórico sobre o “surgimento” do Direito Internacional dos Direitos Humanos, Piovesan (2003) assevera que este é um fato recente na história, o qual se deu a partir do contexto do pós-guerra, como uma forma de “(...) resposta às atrocidades cometidas no nazismo. É neste cenário que se desenha o esforço de reconstrução dos direitos humanos, como paradigma e referencial ético a orientar a ordem internacional contemporânea (PIOVESAN, 2003, p. 59).

A introdução dessa nova concepção acerca dos direitos, a qual ampliou o escopo de atuação para além da esfera nacional, provocou a instauração do processo de redefinição de um dos conceitos diretamente relacionados com a ideia de direitos – a concepção de cidadania.

O conceito de cidadania passou por um processo de alargamento e ampliação, já que foram e continuam a ser incluídos não apenas direitos previstos no plano nacional, mas direitos internacionalmente enunciados são contemplados nacionalmente, por meio do acolhimento de Tratados Internacionais os quais se dão através de Emendas Constitucionais. Assim, “Hoje pode-se afirmar que a realização plena, e não apenas parcial dos direitos da cidadania, envolve o exercício efetivo e amplo dos direitos humanos, nacional e internacionalmente assegurados” (PIOVESAN, 2003, p. 72).

Considerando as abordagens da referida autora, destacamos o fato de que a concepção contemporânea de cidadania foi ampliada através da introdução de um novo componente denominado de “processo de especificação do sujeito de direito”. Para maiores esclarecimentos, analisemos a definição apresentada por essa estudiosa da temática.

Trata-se do chamado “processo de especificação do sujeito de direito”. A partir dele, o sujeito de direito deixa de ser visto em sua abstração e generalidade e passa a ser concebido em sua concretude, em suas especificidades e peculiaridades. O processo de especificação do sujeito de direito, conjugado com a indivisibilidade e universalidade dos direitos humanos, vem a dotar a tônica contemporânea da concepção de cidadania (PIOVESAN, 2003, p. 531).

Os apontamentos que têm sido colocados no decorrer desse estudo demonstram a ampliação da concepção em torno do vocábulo cidadania, o qual ganhou amplo espaço nas discussões no âmbito do espaço brasileiro, especialmente a partir da promulgação da



Constituição Brasileira de 1988. Temos demonstrado também a complexidade desse termo, logo, é imprescindível ampliar a discussão sobre o mesmo, através de outras abordagens.

A esse respeito, procederemos com as definições de José Murilo de Carvalho (2008), o qual faz um estudo sobre a cidadania no Brasil e mostra o longo caminho percorrido pela mesma, ao passo em que ressalta a importância de refletir sobre o problema da cidadania, seus significados, sua evolução e sua perspectiva histórica, por isso, considera que:

(...) a cidadania inclui várias dimensões e que algumas podem estar presentes sem as outras. Uma cidadania plena, que combine liberdade, participação e igualdade para todos, é um ideal desenvolvido no Ocidente e talvez inatingível. Mas ele tem servido de parâmetro para o julgamento da qualidade de cidadania em cada país e em cada momento histórico (CARVALHO, 2008, p. 9).

Sua discussão consiste no sentido de afirmar que a cidadania é algo complexo e, ao mesmo tempo, inclui várias dimensões. Apesar do termo cidadania ter diferentes significados, dependendo do contexto histórico e da localização geográfica, há o consenso de que a construção da cidadania está relacionada com o aparecimento do estado-nação, em que as pessoas se tornavam cidadãs à medida que se sentiam pertencentes a um estado e a uma nação. Na contramão desse pensamento de Murilo de Carvalho (2008) temos as afirmações de Bartalotti (2006), para a qual:

(...) a questão da cidadania não pode ser mais confinada nos limites das relações com o Estado, ou entre Estado e indivíduo. A construção da verdadeira cidadania passa também, e fortemente, pelas relações que se estabelecem no interior da sociedade, nas relações sociais que dentro dela se desenvolvem. São as transformações das relações sociais, mais do que os decretos legais, que permitirão a real inclusão das pessoas com deficiência (BARTALOTTI, 2006, p. 34-35).

Por isso, essa autora entende que, falar em cidadania das pessoas com deficiência está para além de pensar as garantias de direitos civis, porque não se promove inclusão simplesmente mediante a edição de uma lei ou mediante a integração, logo, é importante ter em mente que “(...) promover a inclusão é promover o desenvolvimento de autonomia, a possibilidade e a capacidade de fazer escolhas apropriadas. A conquista da cidadania é um processo ativo, assim como é a construção da sociedade inclusiva” (BARTALOTTI, 2006, p. 36).

A guisa das análises já realizadas neste trabalho, consideremos o que estabelece o Artigo 1º da Lei Municipal de nº 4672 de 25 de outubro de 2006, ao afirmar que: “Fica determinado que 15% dos ônibus de São Luís, sejam adaptados para pessoas portadoras de deficiência e mobilidade reduzida”. No Artigo 2º consta que “o elevador mecânico terá por

finalidade facilitar o acesso dos beneficiários desta Lei, com maior rapidez, comodidade e segurança ao interior do ônibus”.

Consideramos que a determinação de 15% dos ônibus adaptados é insuficiente diante da demanda de usuários que têm algum tipo de deficiência, além do fato de que restringe o direito que esses cidadãos têm de usufruírem dos diversos espaços da cidade, chegando até mesmo a delimitar o tempo com que essas pessoas se deslocam de sua casa para os seus compromissos. Nas palavras de Maria de Jesus: “porque a gente cadeirante quando a gente vai pra algum compromisso a gente sempre tem que sair duas horas antes”. Essa situação também foi expressa pela mãe da criança com paralisia cerebral, quando relatou que sempre que vai a uma consulta médica com seu filho sai de sua casa com duas horas de antecedência<sup>23</sup>.

Até hoje vigora essa Lei que determina 15% da frota de ônibus adaptados. Apesar de já ter acontecido muitos avanços nas legislações, mudanças essas que inclusive são anteriores à institucionalização dessa Lei – a exemplo da edição do Decreto 5296 de 2 de dezembro de 2004 – no contexto local não se observam grandes medidas de alargamento dos direitos a uma acessibilidade plena no transporte coletivo, conforme pode ser demonstrado na imagem 24.



Imagem 24: Trajeto que Maria realiza de sua casa até a parada de ônibus. Foto: SANTOS, D. S., 2016.

O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras a seu acesso (Art. 46º da Lei de Brasileira de Inclusão Social).

---

<sup>23</sup> Os depoimentos dessas duas entrevistadas corroboram com as afirmativas de Vasconcellos (2013), quando diz que: “Por outro lado, o tempo de percurso no transporte público é alto, porque há distâncias grandes a caminhar até o ponto de parada (muitas vezes em condições péssimas das calçadas), longos tempos de espera e longos tempos dentro do veículo, em virtude da precariedade do sistema viário ou ao congestionamento”. (VASCONCELLOS, 2013, p. 153).

A Lei municipal que estabelece o percentual de 15% dos ônibus adaptados vai de encontro com o determinado no Decreto Federal 5296/2004, o qual estabelece em seu Artigo 38, § 3º que: “a frota de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto”.

Considerando a data de publicação deste Decreto nota-se que essa determinação de 100% do transporte adaptado já expirou em 2 de dezembro de 2014, mas ainda não foi atendida em sua integralidade. Em se tratando da cidade de São Luís, Maria de Jesus acredita que após a divulgação de seu vídeo houve uma melhora na prestação desse serviço e que vai lutar por mais melhorias.

(...) agora, é como eu sempre falo, pode até não melhorar cem por cento, mas depois disso tudo, eu posso dizer que já melhorou de 30 a 50 por cento mudou, e eu não vou descansar enquanto não mudar totalmente, porque agora é que começou a guerra e eu não vou descansar (Maria de Jesus).

Outro recente avanço em termos de garantia dos direitos às pessoas com deficiência está representado através da Lei nº 13.146 de 3 de julho de 2015. Essa lei traz em seu arcabouço questões, como: o direito ao transporte e à mobilidade; acessibilidade nos diversos espaços e equipamentos urbanísticos, entre outras. No entanto, essa lei não é suficiente para garantir que na prática os direitos sejam efetivamente garantidos, a exemplo da situação de falta de acessibilidade vivenciada pelos usuários dos transportes coletivos em São Luís.

Apesar de que essa lei assegura o direito de igualdade de oportunidades, na prática, é muito mais difícil de se efetivar, isto é, o direito da pessoa com deficiência de ir e vir não é respeitado em sua integralidade. A fala da moradora do Centro Histórico soma-se a essa percepção.

Eu sempre digo que (...) a pessoa que é deficiente tentar pegar um ônibus aqui em São Luís é como se fosse pior que aqueles filmes de Indiana Jhones, porque é muito difícil, muito complicado, você se sente a tua dignidade vai lá pra baixo, teu direito de ir e vir ninguém reconhece (D. C. L. moradora do Centro Histórico).

O depoimento dessa usuária reflete a insatisfação no quesito do transporte coletivo em São Luís, pois nem todos os ônibus são adaptados, ou seja, ainda que existam leis, e a própria Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, realizada em 2006, consagra a acessibilidade enquanto valor relacionado à condição humana, a acessibilidade não

está acontecendo de forma plena e satisfatória a todos. Nos dizeres de Rebecca M. Nunes Bezerra (2014).

A acessibilidade, como princípio e como direito, é condição para a garantia de todo e qualquer direito humano das pessoas com deficiência, podendo-se afirmar que ela constitui um valor diretamente ligado à condição humana, posto relacionada ao princípio da igualdade de oportunidades e ao da dignidade do homem (BEZERRA, 2014, p. 73).

A dimensão da acessibilidade ligada à condição humana é norteadora do princípio da dignidade da pessoa humana, nesse sentido, a Convenção se constitui como um avanço significativo na luta pela tentativa de modificar o cenário de exclusão social em que vivem essas pessoas.

Portanto, a acessibilidade, enquanto princípio, só pode vir a ser articulada na perspectiva dos demais, ou seja, do respeito pela dignidade inerente, a autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e a independência das pessoas; da não-discriminação; da plena e efetiva participação e inclusão na sociedade; do respeito pela diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade; da igualdade de oportunidades (...) (LIMA *et al.*, 2011, p. 264).

No bojo dessa discussão, retomamos o que está estabelecido na própria Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, em seu Artigo 53, onde consta que: “a acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social”. Todavia, apesar de todos esses avanços no âmbito das Leis, ainda é possível perceber o cenário de não garantia plena dos direitos mais básicos, a exemplo do acesso ao transporte.

### **3.4 Transporte coletivo urbano: um meio de locomoção excludente?**

Feitas essas análises sobre as diferentes percepções acerca da acessibilidade no que diz respeito aos ônibus em São Luís, onde foram consideradas as perspectivas tanto de teóricos ligados à temática em foco como também os depoimentos das pessoas com deficiência física, usuárias desse tipo de transporte, cabe a seguinte indagação: o transporte coletivo urbano seria um meio de locomoção excludente?

Para tratar sobre essa questão, novamente trabalhamos com as informações fornecidas pelos entrevistados, ao mesmo tempo em que nos remetemos aos estudos

realizados por alguns estudiosos da problemática em foco, e fundamentamos com algumas leis, sempre associando com a discussão da inclusão e da exclusão sociais.

A fim de apresentarmos um panorama da situação de acessibilidade nos sistemas de transporte coletivo, consideramos o Artigo 34 do Decreto 5296/2004, quando estabelece que:

Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal<sup>24</sup>, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

Esta Lei esclarece que é preciso haver uma acessibilidade plena no transporte coletivo, o que significa não apenas os ônibus serem adaptados, mas que haja toda uma estrutura que contemple acessibilidade nas paradas de ônibus, nas calçadas, ou seja, em todo o percurso que o cidadão necessite, caso contrário, em nossa interpretação, esse meio de transporte se torna excludente, como bem demonstra o depoimento do presidente do CEPD, que também faz uso dos ônibus em São Luís (ainda que raramente), ao ser questionado se esses veículos são acessíveis ou se são um meio de transporte excludente.

Ainda é altamente excludente. Primeiro porque ele ainda não é um ônibus acessível, ele é um ônibus adaptado (...) não dá pra dizer que seja um ônibus acessível, e nem dá pra dizer que é acessível só porque tem uma rampa, a gente tem que levar em consideração as paradas de ônibus, se está padronizada (D. R. B. J. presidente do CEPD).

Esta fala vai ao encontro do depoimento de M. I. R., mãe da criança com paralisia cerebral, quando esta afirma que: “as paradas nem sempre têm local pra descer e pra subir, os motoristas têm que fazer malabarismo para poder parar num local adequado pra ele poder descer”, e da percepção de P. R. B. M., morador do bairro São Francisco.

Ainda são um meio de transporte excludente porque não depende também só dos ônibus ter o elevador, depende também da estrutura até chegar na calçada, na parada, porque tem ônibus que o elevador tá funcionando, mas engata na parada, aí é aquela briga, aquela coisa toda, então tem toda essa dificuldade, querendo ou não, é complicado pra nós que somos usuários de ônibus (P. R. B. M. Morador do bairro São Francisco).

---

<sup>24</sup> A legislação introduziu o conceito de desenho universal como ferramenta básica na construção de políticas públicas de acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida. Foram definidos, por exemplo, o rebaixamento de guias junto às travessias de pedestres, a colocação de rampas e equipamentos auxiliares para o acesso a terminais de embarque e desembarque (...) foi iniciado o processo de adaptação dos veículos de transporte público, baseado em normas técnicas para fabricação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo, com um cronograma de execução (VASCONCELLOS, 2013, p. 227).

Falar sobre acessibilidade nos ônibus implica em abordar a questão das paradas de ônibus e também das calçadas, já que fazem parte do sistema urbanístico das cidades. Esse foi um ponto em que os entrevistados expuseram suas dificuldades, e, durante nosso acompanhamento do trajeto feito por Maria de Jesus pudemos constatar essas situações durante nosso percurso da parada de ônibus da Avenida Central do bairro Cidade Operária, até uma Lotérica bem próxima dessa avenida.

O trajeto para chegar até esse estabelecimento (Lotérica) é bastante dificultoso, principalmente para as pessoas com cadeira de rodas, devido, entre outros fatores, à situação das calçadas, dos buracos, o que dificultava o movimento de Maria de Jesus. A imagem 25 nos dá um indicativo dessa situação.



Imagem 25: Situação de ruas e calçadas na Avenida Central da Cidade Operária. Maria fazendo um movimento de inclinação com a cadeira de rodas para conseguir se deslocar até a Lotérica, em um trecho com muitos buracos. Foto: SANTOS, D. S, 2016.

Outro problema em relação às paradas de ônibus é o fato de que o acesso a esse espaço é bastante complicado, pois existem buracos, e mesmo faltam as rampas que possibilitem o acesso a esses locais, conforme pode ser observado nesse ponto de parada

localizada na Avenida Jerônimo de Albuquerque, no Bairro Cohafuma, bem próximo à Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão.



Imagem 26: Parada de ônibus sem acessibilidade. Cadeirante na parada de ônibus com cobertura, mas não existe rampa de acesso para que este chegue até a parte coberta. Foto: SANTOS, D. S, 2016.

Essas imagens demonstram algumas das condições de acessibilidade em alguns espaços da capital maranhense, onde as calçadas não estão adequadas, trechos de ruas estão com buracos, fatores esses que se transformam em obstáculos à acessibilidade, principalmente para as pessoas com deficiência, ou com mobilidade reduzida, como bem relata outro morador do bairro São Francisco, o qual usa duas muletas como instrumentos facilitadores em seus deslocamentos. Em sua percepção, o ônibus é um meio de transporte excludente, e elenca alguns motivos.

Outra coisa também, as paradas, geralmente as paradas têm buracos, as calçadas estão quebradas, então o que acontece, fica muito mais difícil, os ônibus altos, se a parada fosse no mesmo nível os ônibus iam encostar, eles não encostam perto da calçada, que já facilitaria para a gente subir (...) se a parada estivesse no mesmo nível isso já facilitaria muito, para mim que não uso cadeira de rodas, mas uso muletas, ficaria mais fácil, então o que acontece é uma grande dificuldade. (J. B. M. N. morador do bairro São Francisco).

Esse entrevistado também relatou que tem dificuldades em relação a subir nos ônibus devido não haver um padrão desses veículos, pois, como usa muletas, sobe pela porta dianteira do ônibus, mas encontra dificuldades porque existem alguns veículos com portas mais largas, e outros com portas mais estreitas, fatores esses que dificultam o momento de embarque e de desembarque.

Tais situações, no entendimento de Lima *et al.* (2011) limitam a condição social e legalmente conquistada por essas pessoas, pois, “as cidades impõe, em algumas circunstâncias, uma área de circuito autorizado, tal como uma concessão especial, caracterizando um lugar dentro do lugar, invertendo a racionalidade dos direitos humanos” (LIMA *et al.*, 2011, p. 266), sendo assim:

Esta pretensa autorização, originada pelas objetivas condições de cada bairro, no metrô ou do ônibus, advém da acessibilidade ao transporte: ainda que nenhuma proibição estatal esteja impressa em qualquer letra: este interdito se acha impresso na altura de cada ônibus, no batente de cada meio-fio, na distância de cada passarela, na inadequação dos equipamentos urbanos e na eleição das soluções individuais para aqueles que podem, em face de privilégios econômico-sociais, usufruir da cidadania enviesada (LIMA *et al.*, 2011, p. 266).

Essa concepção de cidadania enviesada pode ser associada com a ideia de iniquidade proposta por Vasconcellos (2000), o qual considera a dimensão social como reveladora de várias iniquidades nas condições de transporte e trânsito. Neste sentido, considera a acessibilidade como sendo a primeira forma de iniquidade, pois, grande parte das pessoas não desfruta da mesma acessibilidade usufruída, por exemplo, pelas pessoas que possuem um automóvel. Desta forma, subdivide a iniquidade em quatro componentes, que são: tempo de acesso ao transporte público; o tempo de espera; o tempo dentro do veículo, e o tempo até o destino final após deixar o veículo (ônibus).

A concepção de iniquidade apontada por Vasconcellos consiste no sentido de que o direito de acesso ao transporte tem sido algo negado permanentemente à maioria das pessoas, situação essa que se manifesta mais notoriamente nos países em desenvolvimento, além do mais, “não se trata apenas da negação do deslocamento físico em si, mas do deslocamento equitativo, ou seja, necessário para atender às necessidades mínimas de todos com qualidade, segurança e conforto” (VASCONCELLOS, 2000, p. 199). No bojo dessa discussão, o referido autor esclarece o que está chamando de equidade.

A equidade, ao contrário, pressupõe a consideração de características específicas das pessoas, que as tornam diferentes entre si. A consideração dessas diferenças é que permite definir as formas de atendimento de necessidades diferentes, para não permitir que as diferenças coloquem uns acima (ou abaixo) dos outros. Assim, a oferta pública de ônibus nas vias principais é igualitária no sentido de proporcionar cotas iguais para todos, mas não é equitativa, pois os muito pobres, os idosos, as mulheres (em algumas sociedades) ou os portadores de deficiência física não terão o mesmo acesso que os demais (VASCONCELLOS, 2000, p. 200).



Na percepção de A. S., morador do bairro Alemanha, houve algumas melhoras no transporte urbano, mas, ainda “precisa melhorar bastante, eu não posso dizer que está normal ou que está bom ou que está tão excludente, porque já foi pior, melhorou um pouquinho”.

Em relação às melhorias que estão acontecendo podemos citar o exemplo da substituição de alguns pontos de ônibus. No dia 14 de abril de 2016 o Jornal O Imparcial publicou uma matéria sobre a ação da prefeitura de São Luís, através da SMTT, que providenciou a instalação de novos abrigos para os usuários dos ônibus. O referido jornal informou que:

Os novos abrigos serão instalados nos principais corredores e vias da cidade<sup>25</sup>, com prioridade para os locais que ainda não possuem o equipamento e também em locais onde há abrigos danificados, a exemplo do retorno do Calhau, próximo ao quartel da Polícia Militar; em frente ao Hiper Bom Preço, no São Francisco; em frente à Ceasa, no Cohafuma; em frente à Dalcar – Calhau e em áreas como a região Itaqui-Bacanga e a Cidade Operária, entre vários outros pontos da cidade.

De acordo com esse veículo de comunicação:

O abrigo permite acessibilidade a cadeirantes e pessoas com deficiência visual ou com baixa visão. A Prefeitura incluiu no projeto um espaço para acomodar um cadeirante e ainda instalou piso tátil de alerta no acesso à parada. A adequação, em consonância com as demandas desses usuários, obedeceu às normas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).



Imagem 27: Instalação do ponto de ônibus na Avenida Jerônimo de Albuquerque. Fonte: Jornal O Imparcial. Acesso: abril de 2016.

---

<sup>25</sup> Grifo nosso.

Pensamos que a substituição dos antigos<sup>26</sup> pontos de parada pelos novos abrigos (paradas)<sup>27</sup> certamente representará melhorias não apenas para as pessoas com deficiência física, mas a todos usuários do transporte coletivo. Essa medida proporcionará avanços na acessibilidade, sendo que esta não deve ser pensada como sendo direcionada para algum grupo específico, mas deve ser pensada para todos os indivíduos, sem qualquer discriminação.

A esse respeito, o cadeirante morador do bairro São Francisco esclarece que quando se fala em acessibilidade “as pessoas pensam que é só pra pessoa com deficiência, e não é, se chegar um dia que o ônibus está maravilhoso pra mim, que sou deficiente, imagina pra pessoa que não tem deficiência, mas as pessoas não têm essa visão” (P. R. B. M. morador do bairro São Francisco).

De igual maneira, muitas pessoas ainda fazem um juízo equivocado acerca das rampas e do que a palavra inclusão representa no contexto social, como ressalta L. J. R. S., mãe de um jovem com paralisia cerebral: “as pessoas quando olham rampa, pensam logo em pessoa com deficiência, quando fala em inclusão, pensa logo pessoa com deficiência. Inclusão passa na participação de todos, então, isso é importante que as pessoas compreendam”.

A inclusão social é um tema que tem sido cada vez mais abordado, tanto no meio acadêmico como na sociedade de uma maneira geral, tema este que se torna mais notório quando as abordagens estão direcionadas a determinadas pessoas, como as pessoas pobres, idosas, negras, pessoas com deficiência, entre outros. Ao falar sobre a inclusão social, nos remetemos à questão da exclusão social, pois ambos os termos (exclusão social/inclusão social) têm sido corriqueiramente tratados, inclusive pela literatura especializada no assunto, como sendo antagônicos, mas sendo dimensões inseparáveis.

Apesar de haver essa preocupação e disseminação de estudos voltados para a temática, é notório o fato de que ambos os termos não dispõem de definições precisas, ou seja, ainda há muita discussão sobre a melhor definição, o que tem provocado intensos debates, especialmente no campo das ciências sociais, justamente pela ausência dessa definição conceitual. Ora, as discussões a seguir têm o intuito de contribuir na discussão, no sentido de apresentar algumas definições (ainda que não haja um consenso sobre as mesmas) de teóricos que trabalham com essas perspectivas.

---

<sup>26</sup> Muitas vezes o que acontece com esses pontos de parada é que estes “variam de ‘virtuais’ (conhecidos só pelo costume), a postes de madeira sem sinalização nem proteção para o usuário” (VASCONCELLOS, 2013, p. 112).

<sup>27</sup> Em relação às características físicas dos locais de parada, os seguintes aspectos são importantes: sinalização adequada, calçadas com largura suficiente para os usuários que estão esperando e os pedestres que passam e existência de cobertura e bancos para sentar (sobretudo nos locais de maior movimento) (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 106).

Desta forma, iniciamos nossa breve discussão com as abordagens da pesquisadora brasileira Celina Bartalotti (2006), onde em sua obra denominada *Inclusão social das pessoas com deficiência: utopia ou possibilidade?* essa autora faz uma análise sobre o processo de inclusão social levando-se em consideração o sujeito com deficiência. Nas suas primeiras definições deixa claro ao leitor a questão de que a inclusão social:

(...) é muito mais ampla do que pode parecer em uma análise apressada. Só precisamos falar de inclusão porque existem pessoas que, pelos mais variados motivos, encontram-se alocadas em uma categoria aparentemente específica: a dos excluídos. Quer dizer, só falamos em inclusão porque identificamos situações como sendo de exclusão e, mais do que isso, porque a exclusão é definida como algo desvantajoso, ruim, indesejável, algo que fere a dignidade humana (BARTALOTTI, 2006, p. 5).

Pautando-nos nessa primeira assertiva, entendemos a amplitude dessa relação entre a inclusão e a exclusão sociais, as quais são evidenciadas como sendo opostas, mas ao mesmo tempo inter-relacionadas, ao ponto de ao trabalhar com um termo ser necessário nos reportarmos à outra variante, fato este que ratifica a necessidade de um olhar mais acurado sobre os mesmos.

Esta linha de pensamento nos faz intentarmos situar a discussão, uma vez que: “Falar de exclusão, de maneira absoluta, sem deixar muito claro que exclusão é essa, ou seja, de onde, ou de que esse sujeito está excluído e, conseqüentemente, onde e em que ele está incluído, nos impede, em última instância, de ter uma real compreensão sobre a situação (Bartalotti, 2006, p. 9). Levando-se em consideração essa assertiva intentamos uma análise sociológica sobre a inclusão/exclusão das pessoas com deficiência no que diz respeito ao acesso a esse meio de transporte.

A partir deste momento procederemos com uma discussão mais teórica para situar o caro leitor. Nesta discussão, é preciso esclarecer que o discurso inclusivista, da forma como vem sendo posto – inclusive nas legislações atuais – é algo recente, tendo sido iniciado a partir da segunda metade da década de 1980, manifestando-se de forma mais intensa na década de 1990, ainda que suas ideias já viessem, há muito tempo, perpassando várias propostas referentes aos chamados excluídos, conforme o resgate feito por Bartalotti (2006).

Para nos reportarmos ao estudo da inclusão social é importante frisar que se trata de uma nova perspectiva na luta contra a exclusão social, uma vez que a perspectiva anterior estava focada na ideia de integração, ou seja, é comum atribuir a esses dois vocábulos (inclusão e integração) significados semelhantes: “adaptar”, “ser inserido”, ou “incorporar”. Entretanto, no entendimento de Eugênia Fávero (2004, p. 37): “nos movimentos

internacionais, integração e inclusão são palavras que representam crenças totalmente distintas, embora encerrem a meia ideia, ou seja, a inserção de pessoas que estariam excluídas por qualquer motivo”.

No entendimento da autora supracitada, a perspectiva da integração pressupõe que a sociedade admita a existência das desigualdades sociais. Para reduzir essas desigualdades, a sociedade “*permite* a incorporação de pessoas que consigam ‘adaptar-se’, por méritos exclusivamente seus. Ainda, a integração pressupõe a existência de grupos distintos que podem vir a se unir” (FÁVERO, 2004, p. 38). Por sua vez, “INCLUIR, significa, antes de tudo, ‘deixar de excluir’. Pressupõe que *todos* fazem parte de uma mesma comunidade e não de grupos distintos” (IBIDEM, 2004, p. 38) (grifos da autora).

Considerando-se, ainda, o debate em torno dos vocábulos inclusão/integração da pessoa com deficiência, temos os apontamentos de João Cintra Ribas (1985), o qual considera esse debate a partir da segregação a que está submetida a pessoa considerada diferente, onde, apesar da existência de “uma ideologia de ‘Integração’, que consiste em apregoar que todos os cidadãos são iguais e que por isso ninguém deve ser excluído do convívio social” (RIBAS, 1985, p. 19), o autor afirma que “os cidadãos não são iguais na sociedade. Por isso, dizer que são iguais é esconder uma realidade diversa. No fundo, este mecanismo social é altamente discriminador” (IBIDEM, p. 19), isto é:

“O mecanismo social que exclui e a um só momento pretende integrar o deficiente traz para ele e para todos nós uma confusão muito grande de pensamentos. O nosso raciocínio não entende porque fala-se tanto em integração e mesmo assim o deficiente é marginalizado. Não entende porque não é reconhecido por esta mesma cultura em que encontra-se inserido. Isso pode levá-lo a considerar-se um estranho em seu próprio mundo” (RIBAS, 1985, p. 19).

Portanto, buscamos suplantarmos esse pensamento da ideia de exclusão associada à ideia de integração, pois tal maneira de pensar deixa margens para possíveis confusões, para a marginalização, para o não reconhecimento social da pessoa com deficiência, e assim por diante. Nesse intuito de superar essa relação dicotômica entre integração e inclusão é que procederemos a um olhar, sobre a acessibilidade, focado na perspectiva dos direitos de cidadania, e do princípio da não discriminação e de eliminação de todas as barreiras, pois.

O conceito de acessibilidade integra o conceito de cidadania, mediante o qual os indivíduos têm direitos legalmente assegurados embora se defrontem com barreiras arquitetônicas e sociais. Diante da contingência de tais limites, configura-se a necessidade da pessoa com deficiência deslocar-se no espaço público através de transporte seguro e coletivo, conquistado para toda a população, sem discriminações (LIMA *et al.*, 2011, p. 264).

Essa ideia é corroborada por Eugênia Fávero, a qual compreende que a inclusão pressupõe a exigência de que “(...) o Poder Público e a sociedade em geral ofereçam as condições necessárias para *todos*. Portanto, diferentemente da integração, não se espera a inserção apenas daquele que consegue ‘adaptar-se’, mas garante a adoção de ações para evitar a exclusão” (FÁVERO, 2004, p. 38).

Apesar de que houve avanços no sentido de que as pessoas com deficiência devem ser tratadas em igualdade de condições e sem discriminação de qualquer natureza, e a despeito do entendimento de que “a inclusão preconiza que cabe à sociedade e aos ambientes em geral promoverem as adequações necessárias para possibilitar o pleno acesso de quem tem limitações físicas, sensoriais ou mentais” (FÁVERO, 2004, p. 36), ainda persistem as situações de discriminação em relação a essas pessoas, as quais muitas vezes se manifestam de forma não consciente, e por vezes até camuflada por boas intenções. Um exemplo disso foi relatado por L. J. R. S., mãe do jovem com paralisia cerebral, que usou a expressão “discriminação velada de amor”:

Existe discriminação de amor, é que eu olho muito a relação pessoa com deficiência e isso tem me ajudado muito, porque eu sou muito radical, eu sou muito dura, e o que quer dizer discriminação velada de amor? por exemplo, quando estou com meu filho na rua as pessoas vêm, passam a mão na cabeça dele: - “ô coitadinho”. Beijam, até presente ele recebe na rua, se eu parar com Dudu ele recebe esmolas, é uma forma de discriminação velada de amor, não é uma maldade, mas é o olhar que as pessoas têm (L. J. R. S.).

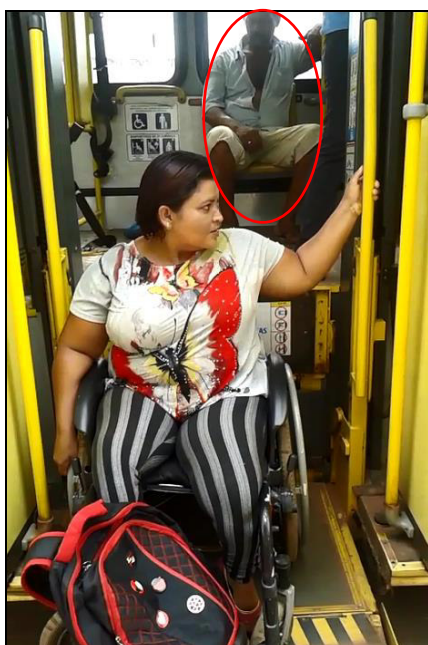
No decorrer de nossas entrevistas indagamos aos sujeitos pesquisados sobre o olhar que a sociedade tem em relação à pessoa com deficiência, já que os estudos demonstram que, apesar de que existe um modelo social da deficiência, ainda persistem muitas visões decorrentes do modelo médico, uma visão assistencialista, eivadas de preconceito e discriminação.

Ainda há sim uma certa discriminação, preconceito, mas a gente vem quebrando isso aos poucos, nós mesmos, pessoas com deficiência, a gente tem que ter essa consciência de que a gente mesmo pode quebrar, que a comunidade possa observar que a gente existe, que tem os mesmas dificuldades, que a gente faz as mesmas coisas que as outras pessoas, na sua adaptação, mas a gente faz (C. C. F. B. morador do bairro Cidade Operária).

A resposta de M. I. R., mãe da criança com paralisia cerebral segue nessa mesma linha de que o olhar ainda é de preconceito, como podemos perceber no seguinte trecho de sua fala:

Eu acredito que algumas pessoas ainda têm um olhar de preconceito, outros de pena. Tem vez que eu entro dentro do ônibus e o espaço dele está ocupado, eles só saem depois que eu chego e peço licença pra que eles saiam, eles estão vendo que eu estou subindo, e que aquele espaço é dele, mas eles não saem. Alguns saem logo, mas têm alguns que ainda ficam sentados na cadeirinha, outros em pé, e só levantam da cadeira quando eu peço. Quando eu andava com ele no braço, eu entrava dentro do ônibus e a pessoa ainda perguntava assim: - “você quer sentar”? (M. I. R. mãe da criança com paralisia cerebral)

No decorrer do trajeto que percorremos com Maria de Jesus, presenciamos esse fato relatado anteriormente, pois ao embarcar no ônibus havia um passageiro sentado na cadeira próxima do espaço reservado para o cadeirante. A imagem a seguir retrata essa situação, que pode ser considerada como barreira atitudinal<sup>28</sup>.



Aquele espaço do ônibus pra mim não deveria nem tá ocupado por ninguém, aí as pessoas entram ali e: “ah! não tem ninguém!”. Isso pra mim já é incômodo, as pessoas sentam naquele lugar que não é pra eles. (L. J. R. S. mãe do jovem com paralisia cerebral).

Imagem 28: Usuário ocupando o espaço reservado a cadeirante. Esse usuário só saiu do local após Maria ter pedido licença. Foto: SANTOS, D. S, 2016.

Na percepção de L. J. R. S, a grande dimensão da acessibilidade é o direito à participação na vida, mas:

(...) as pessoas não compreendem isso, e aí existem as barreiras que dificultam isso, a barreira atitudinal que é a maior delas, não adianta romper todas as barreiras, se

<sup>28</sup> O artigo 3º, inciso IV da Lei Brasileira de Inclusão, define barreira 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”. E define barreiras atitudinais como sendo: “atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas”.

não rompe a barreira atitudinal, porque no momento em que você rompe a barreira atitudinal você abre todas as quebras das outras barreiras, porque você vai ver que é uma necessidade, que o indivíduo com deficiência ele precisa de um ônibus, mas dentro desse ônibus tem que ter uma condição que ele possa entrar, e essa condição o que é? É o elevador, entendeu? é elevador para atender à necessidade de uma pessoa, pode ser uma pessoa com deficiência física, uma pessoa com baixa estatura, uma pessoa que usa muleta, uma pessoa obesa, uma mulher grávida, um idoso, entendeu? pessoas com mobilidade reduzida, enfim (L. J. R. S).

As situações relatadas pelos entrevistados acerca da falta de adaptação dos ônibus (com elevadores que realmente funcionem), da falta de acessibilidade nas paradas e nas calçadas, são indicativas de que existem as barreiras arquitetônicas. Mas além dessas, existe a barreira atitudinal, que como bem enfatizou a entrevistada acima, é um das mais difíceis de se romper, visão essa que também está presente nos escritos de Bartalotti (2006).

As leis derrubam as barreiras concretas, as atitudes derrubam ou fortalecem as invisíveis, essas muitas vezes mais fortemente lacradas. É o que se chama de barreiras atitudinais, aquelas que se interpõem nas relações entre as pessoas, quando uma das partes da relação considera a outra menos valorosa, indesejável, sofredora, coitada, diferente demais para partilhar do mesmo espaço (BARTALOTTI, 2006, p. 34-35).

Considerando a perspectiva da inclusão, entendemos que a simples garantia da acessibilidade, através dos mecanismos legais do direito de ir e vir, não é suficiente para o exercício pleno desse direito fundamental, antes, é preciso promover as condições para que ela ocorra, a começar pela eliminação de barreiras arquitetônicas, mas também da eliminação das barreiras atitudinais e do combate às várias formas de discriminação, pois.

Entende-se a acessibilidade como uma circunstância garantidora de pleno exercício do direito à não-discriminação por motivo de deficiência. Superar a discriminação significa superar a diferenciação, a exclusão ou a restrição baseada em deficiência, com o propósito ou efeito de impedir e impossibilitar o reconhecimento, o desfrute ou o exercício, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais nos âmbitos político, econômico, social, cultural, civil ou qualquer outro (LIMA *et al.*, 2011, p. 265).

Além do mais, consideramos necessário conhecer as necessidades específicas das pessoas com deficiência, respeitar as diferenças, e romper com os vários tipos de barreiras para que estes indivíduos venham a ocupar seu lugar na sociedade, pois, somente assim, poderemos pensar na inclusão social plena.

## **4 OS MÚLTIPLOS OLHARES SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS RELACIONADAS À ACESSIBILIDADE NOS TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS**

Com vistas a apresentarmos ao leitor uma análise mais sistematizada acerca da temática relacionada à acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, consideramos importante discutirmos sobre os múltiplos olhares concernentes às políticas públicas, uma vez que estas são medidas a serem adotadas, sobretudo, pelos agentes estatais.

Nesse sentido, analisamos as percepções de algumas pessoas entrevistadas que falaram em nome dos seguintes órgãos: Defensoria Pública do Estado do Maranhão (DPE/MA); Ministério Público do Estado do Maranhão (MPE/MA); Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT); Secretaria de Direitos Humanos e Participação Popular (SEDIHPOP); Sindicato das Empresas de Transportes (SET). Apresentamos as percepções de alguns entrevistados que atuam nos seguintes segmentos da sociedade civil organizada: Fórum Maranhense de Entidades da Pessoa com Deficiência e Patologias; Conselhos Municipal e Estadual da Pessoa com Deficiência; Centro Dialético de Pais e Amigos dos Especiais (CDPAE). Finalmente, discorreremos sobre as perspectivas acerca dos entraves e os aspectos a serem melhorados para a promoção da política de acessibilidade nos transportes coletivos urbanos.

### **4.1 Políticas públicas de acessibilidade nos transportes coletivos na percepção dos órgãos públicos e do setor privado**

Os estudos sobre políticas públicas têm se expandido cada vez mais, e isso pode estar relacionado ao fato de que as políticas públicas fazem parte da vida social, onde diariamente as pessoas estão envolvidas, quer seja como destinatárias ou participando durante a fase de elaboração, ou até mesmo na implementação de uma política pública, o que demonstra que esta não é uma medida isolada, mas é fruto de uma construção social que varia no tempo e no espaço, em que participam diversos atores nesse processo, por isso mesmo é passível de mudanças.

Iniciamos nossas análises apresentando as constatações de Celina Souza *et al.* (2006), a qual entende que nos últimos tempos houve um ressurgimento da importância desse campo do conhecimento, e vários fatores contribuíram para isso: as políticas restritivas de



gastos; as novas visões sobre o papel dos governos; as tentativas, principalmente na América Latina, de impulsionar o desenvolvimento econômico e promover inclusão social.

No entendimento de Souza *et al.* (2006), esse é um campo holístico que comporta várias disciplinas, teorias e modelos analíticos. Em termos de definição, afirma que a mais conhecida continua sendo a teoria de Laswell, para o qual as “decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz” (SOUZA *et al.*, 2006, p. 24).

Tal afirmação vai ao encontro das constatações de Eduardo Marques, o qual parte do princípio “de que se trata de um conjunto de ações implementadas pelo Estado e pelas autoridades governamentais em um sentido amplo” (MARQUES, 2013, p. 24). Os estudos de Souza (2006) partem das formulações de dois importantes estudiosos das políticas públicas (Jobert e Muller), os quais entendem que elas podem ser caracterizadas como o estudo do Estado em ação, pois implica em analisar por que e como o Estado age, diante das condições que o cercam.

Desta forma, segundo Souza *et al.* (2006), as políticas públicas podem ser identificadas a partir dos seguintes elementos: são constituídas por um conjunto de medidas concretas; incluem decisões, mais ou menos autoritárias, que geralmente partem de um quadro geral; têm um público-alvo (beneficiários ou destinatários); definem metas e objetivos.

Originalmente, o papel das políticas públicas foi associado à ideia de fornecimento de respostas a uma situação social inaceitável, por parte das instituições públicas, ou seja, foi entendida como um conjunto de decisões tomadas por atores públicos para mudar o comportamento de um grupo-alvo, de modo que um problema coletivo seja resolvido.

Temos demonstrado a importância da implementação de políticas públicas como medidas para a promoção de melhorias em determinadas áreas sociais, nesse sentido, as políticas públicas voltadas para o transporte tornam-se cada vez mais imprescindíveis, especialmente quando se considera o contexto das grandes cidades, mas, para que elas aconteçam, os gestores públicos devem manifestar interesse em promovê-las, mas sempre mantendo diálogo com a sociedade.

No presente estudo, partimos de uma perspectiva ampla acerca das políticas públicas, a qual contempla não apenas a ideia bem recorrente de que as instituições públicas têm por objetivos fornecer respostas a determinados problemas sociais, em que as políticas são entendidas como conjuntos de decisões tomadas por atores públicos para mudar o comportamento de um grupo-alvo, com vistas a resolver um problema coletivo, mas,

buscamos contemplar também outras noções, como por exemplo: a ideia de que o estado não responde a todas as “demandas sociais”; os problemas nem sempre são resolvidos pela simples vontade política; uma política pública pode ser usada como instrumento de poder e de dominação de um grupo social sobre outros; uma política pública é uma construção social que pode variar no tempo e no espaço, de acordo com as demandas da sociedade.

Diante disso, o presente estudo procurou analisar qual ou quais as políticas públicas no âmbito do transporte coletivo urbano (ônibus) estão sendo desenvolvidas pela SMTT, bem como apresenta as percepções de alguns órgãos do poder público, a exemplo da DPE/MA, da SEDIHPOP, e também a visão da iniciativa privada através do SET, porque, a análise das políticas públicas não pode ficar limitada às ações dos órgãos públicos, já que estes atuam em interação com os atores não-estatais para produzir a ação pública. Diante disso, buscamos perceber que:

As políticas de transporte e trânsito não são o domínio de uma atividade técnica independente, despida de influências e interesses políticos, capazes de propor soluções neutras para o “bem geral” (...) Consequentemente, as políticas de transporte e trânsito são formas de intervenção técnicas e políticas, que usam instrumentos técnicos para negociar politicamente a distribuição de acessibilidade entre classes e grupos sociais (VASCONCELLOS, 2000, p. 193).

Para isso, inicialmente nos direcionamos até a SMTT para indagarmos sobre a existência de iniciativas voltadas para a implementação de políticas públicas no âmbito do transporte coletivo urbano. Mas, apesar das inúmeras tentativas, não obtivemos êxito em entrevistar alguma pessoa responsável pelo setor de transportes.

O que nos foi repassado, em uma das ocasiões em que comparecemos até esse estabelecimento, é que esse órgão não desenvolve uma política pública específica, mas já realizou algumas ações no sentido de promover melhorias na acessibilidade, a exemplo da institucionalização da Lei 4328 de 01 de março de 2004.

A referida Lei dispõe sobre a gratuidade no sistema de transporte coletivo urbano às pessoas maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, aos deficientes físicos, mentais e sensoriais, entre outros titulares, e dá outras providências. Em seu Artigo 1º está especificado quem são os beneficiários da gratuidade no sistema de transporte coletivo urbano, e no inciso III constam como titulares os deficientes físicos, mentais e sensoriais.

Para que os titulares desse direito façam jus ao mesmo, esse dispositivo legal estabelece que seja apresentado um instrumento de credenciamento denominado de Cartão de Gratuidade, o qual é de competência da SMTT a sua expedição.

Obtivemos, junto à administração do Terminal da Praia Grande, o mapeamento sobre o quantitativo de usuários com Cartão de Gratuidade. O total de cartões emitidos até fevereiro de 2016 foi de 90.534. Em relação aos usuários com algum tipo de deficiência, a quantidade emitida foi de: 6.609 (deficiência física); 4.430 (deficiência mental); 2.425 (deficiência motora); 1.048 (deficiência visual); 1.493 (deficiência auditiva).

Segundo nos foi repassado, essa seria uma ação estabelecida pela SMTT para a promoção da acessibilidade no transporte coletivo urbano, todavia, consideramos esse ato como decorrente do alargamento das medidas de amparo legal a essas pessoas, medidas essas que, em sua maioria, decorrem de nossa carta magna, isto é, da Constituição Federal de 1988. Logo,

Podemos dizer, então, que o direito à passagem gratuita decorre de alguns princípios consagrados na Constituição Brasileira. Em primeiro lugar, dos objetivos da república Federativa do Brasil, expostos no artigo 3º da Lei Maior, em seus incisos I, III, IV, quais sejam, a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, a erradicação da pobreza e a marginalização, a redução das desigualdades sociais e a promoção do bem comum, livre de qualquer forma de discriminação. Também decorre do princípio da igualdade (art. 5º, inciso I), pois é imperativo tratar de forma igual aos iguais e de forma desigual aos desiguais. Não menos importantes para justificar o direito ao passe livre, são os princípios da livre locomoção (art. 5º, inc. XV), da ordem econômica (art. 170, inc. IV), assim como o da assistência social e da promoção da integração de pessoas com deficiência à vida comunitária (art. 203, inc. IV) (FÁVERO, 2004, p. 257).

Outro dispositivo legal que faz menção ao transporte coletivo urbano e apresenta algumas atribuições por parte do poder público é a própria Lei Orgânica do Município de São Luís, a qual foi promulgada pelos vereadores da Câmara Municipal em 05 de abril de 1990. Em seu Artigo 207 afirma que o transporte coletivo urbano é um serviço público de caráter essencial, e estabelece, no inciso I do Artigo 207, uma das competências desse município, a qual consiste em: “organizar e prestar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, os serviços de transporte urbano de caráter municipal”.

A Emenda Nº 16/97, de 02.06.97, alterou a redação do inciso I do Artigo 207, que passou a vigorar da seguinte forma: “organizar e prestar diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, através de licitação, os serviços de transporte urbano de caráter municipal, respeitando nos pertinentes o dispositivo contido no inciso XXXVI do Artigo 5º da Constituição Federal”.

Concernente à determinação contida na Constituição Federal de 1988, no aspecto relativo ao entendimento de que o transporte público passou a ser um serviço considerado como essencial, Vasconcellos (2013) faz a seguinte consideração:

A definição constitucional do transporte público como serviço essencial foi um grande avanço no campo da equidade, porque garante que o tema seja incluído de forma permanente na agenda pública das autoridades responsáveis. Essa definição rompe com o conceito usualmente adotado do transporte público como um serviço de mercado e que, portanto, não requer planejamento nem supervisão por parte do governo. A partir da nova definição, o poder público deve planejar e controlar os serviços prestados, o que também implica capacidade de fiscalização e de alteração de serviço, caso seja necessário. Essa mudança elevou o *status* do tema, garantindo que ele tivesse um cuidado especial (VASCONCELLOS, 2013, p. 260).

Considerando essas informações, apresentaremos algumas notícias de entregas dos novos veículos do transporte coletivo urbano, a exemplo do ato de entrega de 124 novos ônibus, ocorrido no dia 20/02/2015, o qual contou com a presença do governador do estado do Maranhão, Flávio Dino. Nesse intento, utilizamos as informações contidas em matérias divulgadas no sítio eletrônico da prefeitura de São Luís ([www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br)).



Imagem 29: Prefeitura garante a entrega de 124 novos ônibus ao sistema de transporte público da capital. Matéria de jornal divulgada no site da SMTT. Fonte: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em Março de 2016.

Outro ato de entrega registrado e divulgado pela SMTT ocorreu no dia 11/03/2015, com a entrega de 58 novos veículos ao sistema de transporte urbano da capital. A fonte de informação divulgou que, com esse ato, já haviam sido entregues 221 do total de 250 novos ônibus, em consonância com o acordo firmado com o Ministério Público/MA através do TAC (Termo de Ajustamento de Conduta). A imagem 30 contém trechos dessa matéria.

**Prefeito Edivaldo garante entrega de 58 ônibus novos ao sistema de transporte coletivo**



O prefeito Edivaldo garantiu a entrega de mais 58 novos ônibus aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo da capital. O ato de entrega foi realizado nesta quarta-feira (11), no Anel Viário. Com a inserção dos novos veículos, a Prefeitura de São Luís contabiliza agora 221 novos ônibus operando no sistema público de transporte do Município, do total de 250 coletivos que serão entregues.

"Estamos reestruturando o sistema de transporte, renovando a frota e promovendo melhorias no trânsito para que em breve a população possa contar com um sistema novo, ágil e moderno. Essa é mais uma etapa concluída e mostra que estamos avançando bastante no setor", disse Edivaldo.

O prefeito afirmou ainda que novas medidas estão sendo adotadas paralelamente para melhorar ainda mais o trânsito e o transporte da capital. Entre as ações, Edivaldo destacou a licitação do transporte público em andamento e as várias intervenções de mobilidade urbana executadas nas vias de fluxo intenso da cidade, a exemplo das que foram realizadas na área do Anel Viário/Bacanga. "E muitas outras intervenções já estão previstas para serem executadas nos próximos meses, agora em parceria com o governo do Estado", ressaltou o prefeito.

O secretário de Trânsito e Transportes, Canindê Barros, informou que em novembro passado foram entregues 39 ônibus novos; em fevereiro último mais 124, e agora outros 58 veículos novos passam a operar nos bairros da Cidade Operária, Santa Clara, Cohatrac, Vinhais e adjacências. Canindê afirmou ainda que o restante da frota será entregue até o final deste mês.

"O quantitativo de ônibus que estamos inserindo no sistema de transporte público é bastante significativo, tendo em vista que nunca antes em São Luís foi entregue um número tão grande de coletivos de uma só vez. Todos os veículos contam com dispositivos de acessibilidade para pessoas com deficiência e já estão com o sistema de biometria facial implantado, para que possamos reduzir as fraudes no sistema, que chega hoje a quase 35%. Tudo está sendo feito para que possamos oferecer um transporte público de qualidade à população", afirmou Canindê.

Com a entrega dos novos 58 ônibus novos, mais de 60 mil usuários que utilizam o sistema de transporte de São Luís serão beneficiados com mais conforto no trajeto que percorrem diariamente para vários destinos da capital.

Imagem 30: Prefeito Edivaldo garante entrega de 58 ônibus novos ao sistema de transporte coletivo. Matéria divulgada no site da SMTT. Fonte: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em março de 2016.

Nos trechos por nós destacados consta a informação de que já haviam sido entregues 221 novos ônibus, e foram contabilizadas nesse quantitativo as entregas ocorridas

em 26/11/2014 (39 veículos), em 20/02/2015 (124 ônibus) e com essa entrega de mais 58, totalizaria 221.

Todavia, parece haver certa disparidade entre esses dados apresentados nessa matéria, pois o quantitativo de 39 veículos entregues em 26/11/2014 ao qual a matéria faz referência não é o mesmo que consta na matéria divulgada nessa data, pois nessa matéria consta que foram entregues 31 novos veículos, conforme podemos observar através da imagem 18 que consta no capítulo anterior. Logo, em novembro de 2014 foram entregues 31 ônibus, o que realmente totalizaria **213 veículos novos**, e não 221 conforme consta nessa matéria jornalística divulgada pela SMTT.

Ainda como parte dessas ações, foram entregues mais 36 veículos novos ao sistema de transporte coletivo urbano, nos dias 18 e 20 de março de 2015, conforme pode ser verificado na imagem 31.

**Prefeitura acompanha início da operacionalização de mais 36 ônibus**



Dando continuidade à renovação de frota de ônibus, a Prefeitura de São Luís, por meio da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT), realizou a substituição de mais 36 veículos que servem linhas de vários bairros da capital. As substituições ocorreram na quarta-feira (18) e nesta sexta-feira (20) e contaram com o acompanhamento do titular da pasta, Canindé Barros.

**Prefeitura acompanha início da operacionalização de mais 36 ônibus** Na quarta-feira, foram substituídos 24 ônibus da frota que atende às linhas da região do Sol e Mar/Turu. Cerca de 80 mil pessoas serão beneficiadas com os novos ônibus naquela localidade.

Para Murilo Oliveira, líder comunitário da região, os ônibus novos representam grande avanço em termos de conforto para os usuários da região. "Isso demonstra o compromisso do prefeito Edivaldo com a comunidade, mais respeito com a grande área do Turu", destacou. O vice-líder do governo na Câmara, vereador Ivaldo Rodrigues (PDT), também participou do momento de início da operacionalização dos ônibus no local.

Nesta sexta-feira, os bairros contemplados com a substituição de ônibus nas linhas foram os da região da Vila Palmeira e do Bequimão, contemplados com 10 novos veículos, e região do Conjunto Alexandra Tavares, com dois ônibus. Ao todo, serão beneficiadas cerca de 42 mil pessoas nestas duas regiões.

"Há cerca de nove anos que não temos ônibus novos nessa área, mas agora o prefeito nos atendeu", disse Francione Gomes, líder comunitária da região da área Alexandra Tavares. "Os ônibus novos era o que a região estava precisando. A população como um todo estava carente de mais conforto, nós precisamos dessa melhoria, o bairro da Vila Palmeira é um dos mais antigos e merece", destacou a líder comunitária Chica da Vila Palmeira.

Para o secretário Canindé Barros, as melhorias trazidas pelos ônibus são imediatas. "Os ônibus antigos são substituídos pelos novos em um dia e no dia seguinte já estão circulando nas linhas dos bairros. Essa é uma recomendação do prefeito Edivaldo, de que os ônibus cheguem mais rápido às comunidades", disse. Até o final de março, os 250 ônibus com mais de dez anos já estarão substituídos por ônibus novos, adaptados e com sistema de biometria.

O presidente da Câmara de Vereadores, Astro de Ogum (PMN), e a vereadora Edimar Gomes (PSDB) estiveram presentes ao evento na Vila Palmeira. Astro agradeceu o prefeito Edivaldo por essa ação em favor das comunidades da capital, o que demonstra a responsabilidade do prefeito com a população. "Isso demonstra também o quanto o prefeito Edivaldo tem avançado nas suas propostas de melhorar a vida da população," acrescentou.

Imagem 31: Prefeitura acompanha início de operacionalização de mais 36 ônibus. Fonte: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em março de 2016.

Por fim, no dia 15/01/2016 foram entregues 24 novos ônibus, com a apresentação de uma nova modalidade de transporte a ser incluída, que é o ônibus bidirecional. A imagem 32 contém detalhes dessas informações.



Imagem 32: Prefeito Edivaldo entrega 24 novos ônibus e apresenta veículo bidirecional da capital. Fonte: [www. saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em março de 2016.

Os levantamentos realizados através das matérias jornalísticas divulgadas no portal de notícias da prefeitura de São Luís ([www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br)), indicam que já foram entregues, de **26 de novembro de 2014 a 15 de janeiro de 2016**, o total de **273** novos ônibus ao transporte coletivo urbano em São Luís, todos adaptados, os quais foram distribuídos nas seguintes datas, seguidas dos respectivos quantitativos: 26/11/2014 (**31**); 20/02/2015 (**124**); 11/03/2015 (**58**); 18 e 20 de março de 2015 (**36**); 15/01/2016 (**24**).

Uma das informações que obtivemos junto à SMTT foi o quadro demonstrativo sobre os ônibus operantes no sistema de transporte coletivo urbano, até o dia 01/05/2015, onde consta que são 25 empresas, 851 ônibus, sendo que destes, 664 (78%) são adaptados com elevador, restando ainda 187 (22%) veículos não adaptados. O quadro a seguir, fornecido pela SMTT, contém o detalhamento dessas informações.

ACOMPANHAMENTO DA FROTA ADAPTADA URBANA		POSIÇÃO 01.05.2015				
EMPRESA	Meta 2015 (100%)	FROTA/OPERANTE	ELEVADOR	% ADPT	Nº restante p/meta	
13	MOURAUJO	7	7	7	100,0%	0
14	VIPER	2	2	2	100,0%	0
15	AROEIRAS	1	1	1	100,0%	0
21	LITORAL	2	2	0	0,0%	(2)
23	MARINA	8	8	8	100,0%	0
25	PERICUMÃ	17	17	17	100,0%	0
26	GONÇALVES	66	66	28	42,4%	(38)
27	RATRANS	63	63	60	95,2%	(3)
28	MATOS	17	17	12	70,6%	(5)
32	M. J. PRAGA	35	35	10	28,6%	(25)
33	GEMALOG	24	24	24	100,0%	0
34	TAGUATUR	95	95	90	94,7%	(5)
36	PRIMOR	110	110	103	93,6%	(7)
38	MARANHENSE	57	57	57	100,0%	0
41	REI DE FRANÇA	10	10	10	100,0%	0
42	EXP. 1001	81	81	81	100,0%	0
43	SOLEMAR	112	112	78	69,6%	(34)



45	SÃO MARCOS	6	6	3	50,0%	(3)
48	TAPAJOS	5	5	5	100,0%	0
49	RIO NEGRO	5	5	0	0,0%	(5)
51	CRISBELL	9	9	8	88,9%	(1)
54	ABREU	6	6	6	100,0%	0
58	PELÉ	14	14	14	100,0%	0
66	SANTA CLARA	23	23	23	100,0%	0
68	SÃO BENEDITO	76	76	17	22,4%	(59)
<b>Total</b>		<b>851</b>	<b>851</b>	<b>664</b>	<b>78,0%</b>	<b>(187)</b>

Quadro 1 – acompanhamento da frota adaptada urbana. Fonte: SMTT, 2016.

O quadro acima demonstra que das 25 empresas, 13 estão com a frota 100% adaptada com elevador. Em contrapartida, existem empresas que não dispõem de ônibus com elevador, como é caso das empresas Litoral e Rio Negro, e ainda outras com menos de 50%, como por exemplo: São Benedito (22,4%) e M. J. Praga (28,6%).

Destacamos, ainda, o quantitativo de ônibus adaptado da empresa Solemar (69,6%), pois foi em um ônibus desta empresa que aconteceu a situação de falta de acessibilidade vivenciada por Maria de Jesus, momento em que foi gravado por essa cidadã, e o vídeo ganhou ampla repercussão, reacendendo a discussão em torno da temática da acessibilidade nos transportes coletivos urbanos. Os dados demonstram que a aludida empresa ainda não está com sua frota 100% acessível, o que corrobora com as situações vivenciadas e relatadas tanto por Maria como por outros entrevistados.

Ao mesmo tempo, esses dados ratificam a percepção de que muitas vezes apenas as medidas estabelecidas em Leis, Decretos, Resoluções, não são indicativas de que os direitos são realmente efetivados, a exemplo das determinações contidas no Decreto 5296 de dezembro de 2004, o qual estabelece que até dezembro de 2014 a frota de transporte coletivo deveria estar totalmente acessível. Todavia, em São Luís, até meados da primeira metade de 2015, esse Decreto ainda não havia sido cumprido, porque o percentual recomendado ainda não havia sido atendido, isto é, apenas 78,0% da frota desse tipo de veículo se encontrava adaptada com elevador.

Neste esforço de compreendermos a dinâmica do processo relativo às medidas de alargamento do direito à acessibilidade nos meios de transportes coletivos urbanos, realizamos um exercício demonstrativo de que o quantitativo de ônibus adaptado, até

novembro de 2014, era bem mais reduzido, tendo em vista que grande parte da incorporação de novos veículos vai ocorrer a partir dessa data, sendo que até março de 2015 foram entregues 249 veículos novos, considerando-se as seguintes datas de entregas registradas nas matérias jornalísticas divulgadas pela SMTT: 26/11/2014 (31); 20/02/2015 (124); 11/03/2015 (58); 18 e 20 de março de 2015 (36), ou seja, até meados de 2014 a frota de ônibus adaptados, se comparada ao informado nesse quadro elaborado pela SMTT, era de 415 veículos, pois somente após a incorporação desses 249 ônibus entregues entre os períodos de novembro de 2014 até março de 2015 é que o quantitativo passa a ser de 664 veículos.

É importante nos atentarmos para o fato de que a incorporação desses novos veículos não se dá em decorrência de algum ato benemérito promovido por representantes do poder público, neste caso, pelo chefe do poder executivo do município de São Luís (prefeito) ou mesmo de alguma medida benevolente instituída pela SMTT. Pelo contrário, estas medidas são resultantes das deliberações oriundas do poder legislativo outorgadas a determinados órgãos do poder público.

Um exemplo disso é a Lei Orgânica do Município de São Luís, de 5 de abril de 1990, a qual estabelece em seu Artigo 207 a competência do município para organizar e prestar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, através de licitação, o serviço de transporte urbano. Já em seu Artigo 211 consta que:

O Poder concedente, quando da contratação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, em regime de concessão ou permissão, deverá: I gerenciar e controlar os serviços contratados; II fiscalizar o cumprimento, pelas empresas operadores, dos preceitos contidos na lei, no regulamento e nas demais normas expedidas sobre os serviços de transporte; III remunerar corretamente as empresas operadoras, proporcionando o equilíbrio sócio-econômico dos serviços prestados (Lei Orgânica do Município, Artigo 211).

Tal instrumento normativo ensejou a institucionalização da Lei N° 3430, de 31 de janeiro de 1996, que dispõe sobre o serviço de transporte coletivo urbano de São Luís. Nesta Lei, em seu Artigo 2º, consta que é de competência exclusiva da Secretaria Municipal de Transportes Urbanos – SENTUR<sup>29</sup>, gerir, planejar, supervisionar, fiscalizar, operar e executar a política do serviço de transporte coletivo urbano e tráfego na área do município de São Luís.

Com o intuito de apresentarmos um quadro melhor detalhado acerca do que dispõem esses instrumentos normativos em questão, e das ações da SMTT, apresentaremos algumas informações relativas ao processo licitatório do sistema de transporte coletivo urbano

---

<sup>29</sup> Essa Secretaria atualmente vigora sob o nome de Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, criada pela Lei Municipal de São Luís n° 4.857, de 03 de setembro de 2007.

da capital maranhense, relatando alguns acontecimentos referentes à audiência pública de Nº 001/2016, realizada pela SMTT no dia 20 de janeiro de 2016, momento em tivemos a oportunidade de presenciarmos e observarmos os acontecimentos que se passaram nesse espaço de discussão aberto ao público.

A audiência do dia 20/01/2016 possibilitou a participação popular dos segmentos da sociedade que estão direta ou indiretamente envolvidos com a questão do transporte coletivo urbano, como por exemplo: representações de usuários; vereadores; empresários do setor de transportes; instituições ligadas à defesa dos usuários de transporte público (Procon, Promotoria de Defesa da Pessoa com Deficiência, OAB, Empresa de Mobilidade Urbana) – os quais compuseram a Mesa do evento; líderes comunitários; entidades representativas da sociedade civil organizada, a exemplo dos Conselhos e Fóruns, no total de 39 representantes. A audiência contou com a presença de aproximadamente 425 pessoas dos mais diversos segmentos sociais.

Após a composição da Mesa, a palavra foi franqueada ao Secretário de Governo, Lula Fylho, o qual estava representando o então prefeito da cidade de São Luís, Edivaldo Holanda Júnior. Em um dos momentos de sua fala, ressaltou que aquele foi mais um importante passo que convergia para a busca da melhoria da qualidade do sistema de transporte público<sup>30</sup>, e mostrou-se otimista em relação a isso, como demonstra o seguinte trecho de sua fala.

Com todos os entraves, com todas as dificuldades nós vamos avançar, e nós vamos avançar ouvindo a população, nós vamos avançar ouvindo as entidades, nós vamos avançar ouvindo os entes, e é isso que a gente faz aqui hoje, então, gostaria de avisar a todos que, independente de lado partidário, de ideologia, que busquemos defender nossas bandeiras, mas não esquecer que o objetivo é comum, que é a melhoria da qualidade do sistema (Lula Fylho, Secretário de Governo).

Apesar de ter sido uma audiência que se apresentou como espaço democrático de participação, segundo a avaliação dos secretários representantes do poder público municipal, os quais analisaram a audiência como sendo “conduzida de forma democrática e transparente”, na interpretação do Secretário de Governo, Lula Fylho, ou mesmo na interpretação do Secretário Municipal de Trânsito e Transporte, Canindé Barros, para o qual “a população presente teve direito a se manifestar de maneira livre, expor reclamações e

---

<sup>30</sup> De maneira geral, são doze os principais fatores que influem na qualidade do transporte público urbano: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e estado das vias (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 101).

costrar respostas do poder público diante das dificuldades do transporte público na capital”, em nossa interpretação, esse foi um momento marcado por tensões em que, apesar de ser um espaço de diálogos, em algumas ocasiões transpareceu que o poder público demonstrou querer limitar a participação dos presentes à audiência.

A imagem 33 reproduz trechos de matéria jornalística divulgada no site da prefeitura sobre o evento supracitado.



Imagem 33: Prefeitura promove audiência pública do sistema de transporte. Fonte: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em maio de 2016.

O momento a que estamos nos referindo, o qual foi marcado por tensões, deu-se após a leitura, pelo Mestre de Cerimônias, do documento referente às Regras de Funcionamento da Audiência Pública, onde consta, no item 5 desse documento a seguinte regra: “a participação do público será restrita à forma escrita”, e que a plateia teria o tempo de 30 minutos para elaborar as perguntas. Após esse tempo, seriam recolhidos os formulários com as perguntas e entregues aos membros da Mesa para os possíveis esclarecimentos dos questionamentos. A imagem 36 contém informações do referido documento.

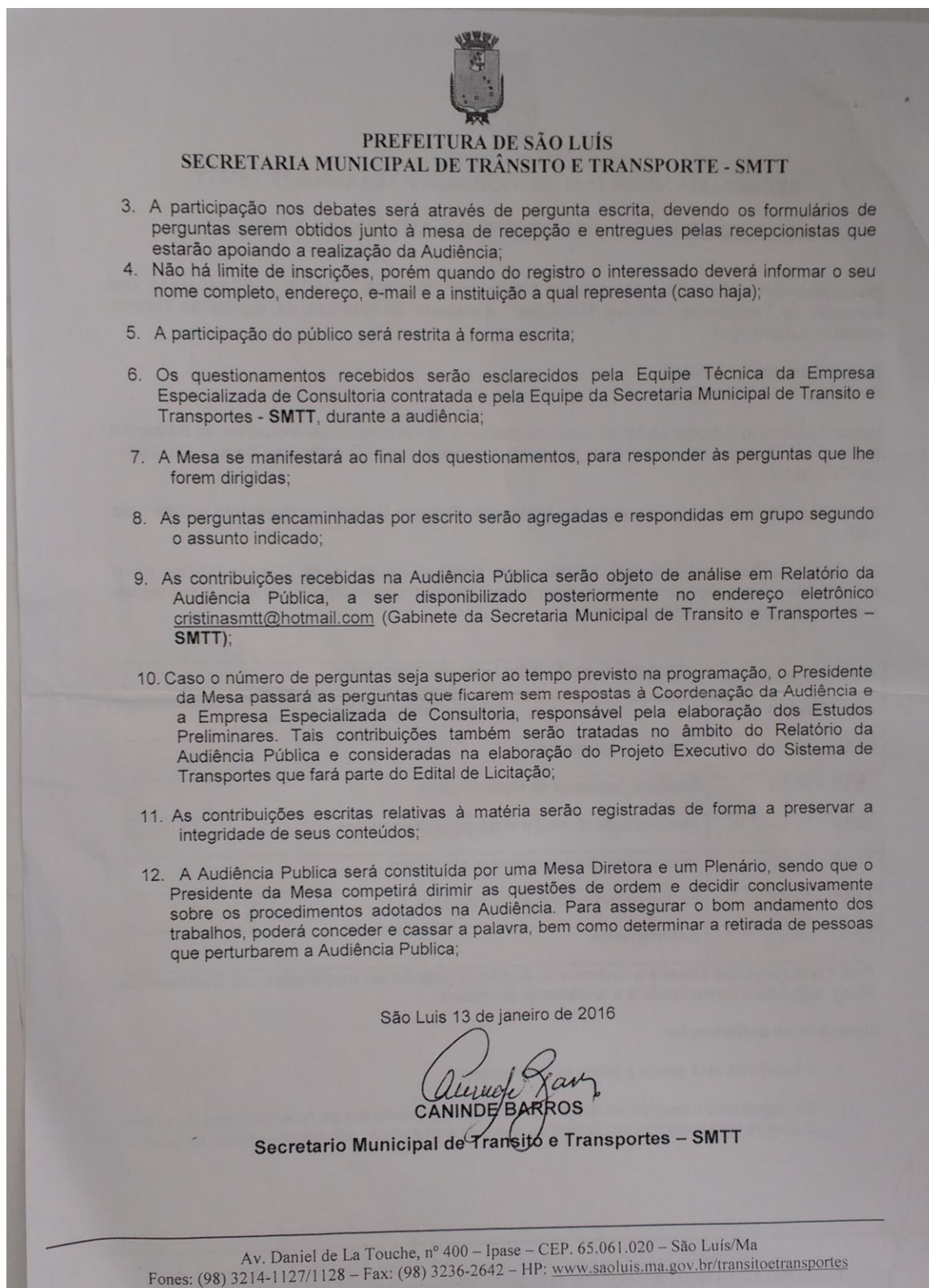


Imagem 34: Trechos do documento referente às regras de participação na Audiência Pública. Fonte: SMTT.2016

Findos os 30 minutos, a palavra seria franqueada a algumas pessoas previamente selecionadas, que teriam 3 minutos de fala, procedimento esse que foi reprovado pelos

presentes. Após as manifestações de descontentamento, o secretário de governo pediu questão de ordem e falou que a plenária era soberana, logo, a forma de participação da plateia seria submetida a apreciação, solicitando que esta se recompusesse, devido à manifestação eufórica da plateia após a leitura das regras de funcionamento.

Finalizada a leitura dessas regras, um participante da plateia solicitou a palavra, argumentando que devido o caráter da audiência, esta não poderia restringir a participação do público ali presente apenas pela via escrita, em forma de perguntas dirigidas às autoridades que compunham a Mesa do evento, sendo assim, propôs que fosse determinado um número de participantes para que manifestassem verbalmente as suas opiniões, sugestões, reclamações.

Após alguns momentos de discussão sobre o quantitativo de participantes, e o tempo de fala de cada um destes, a proposta foi aceita, ficando determinado que 20 participantes (representantes de entidades e associações) teriam o tempo de 2 minutos para fazerem suas manifestações, além das perguntas escritas da plateia, para a garantia da participação de todos.

Ficou estabelecido, ainda, que a palavra seria franqueada a 4 vereadores, a saber: Rose Sales; Marquinhos; Honorato; Osmar Filho, e a 5 membros da Mesa: Denise Duarte (presidente da central estudantil); Ronald Pereira dos Santos (promotor de justiça da 14ª Promotoria de Justiça Especializada de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência); Duarte Júnior (Presidente do PROCON/MA); Marcelo Britto (Presidente da Comissão de Trânsito e Mobilidade Urbana da Ordem dos Advogados do Brasil); Paulo Henrique (Presidente da Associação de Usuários do Transporte Público Urbano do Maranhão).

Com o estabelecimento das novas medidas de participação do público ali presente, e após o arrefecimento do clima de animosidade que havia se instalado naquele espaço de discussão, foram retomados os debates em torno do objeto da audiência pública (melhorias no sistema de transportes coletivos urbanos).

Em um dos momentos da audiência foi lido e apresentado um relatório técnico elaborado pela empresa Sistran Engenharia, que foi a vencedora da licitação para escolha da empresa que vai prestar os serviços de consultoria no processo licitatório para a contratação dos serviços das empresas de transporte coletivo urbano, o qual também foi objeto dessa audiência. O representante da Sistran Engenharia, Gabriel Feriancic, fez uma exposição do projeto básico elaborado com vistas a instruir o projeto de delegação dos serviços de transporte coletivo na capital maranhense.

O representante da empresa supracitada apresentou alguns dados gerais sobre a operacionalização do sistema de transporte coletivo urbano da capital, onde existem 5

terminais de integração, 27 empresas operadoras, 874 ônibus, 168 linhas, e são realizadas aproximadamente 6.432 viagens por dia para atender a uma demanda média por dia útil de 545.480 mil passageiros.

Atualmente existem 11 linhas com a tarifa de 1,90; 27 linhas com a tarifa de 2,20; e 130 linhas em que a tarifa é de 2,90. Segundo as constatações dessa empresa, existe uma boa distribuição espacial das linhas de ônibus urbanos, todavia, foi detectado um problema, que é o fato de que muitos ônibus operam acima da média recomendada de 10 anos.

A empresa Sistran Engenharia desenvolveu algumas diretrizes gerais para a delegação dos serviços, as quais estão contidas no edital de licitação Nº 004/2016<sup>31</sup>, na modalidade concorrência pública, que trata sobre a concessão do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município de São Luís, compreendendo os seguintes objetos: (I) a operação e manutenção do serviço de transporte coletivo, mediante a disponibilização de ônibus, ou outras tecnologias que vierem a ser disponibilizadas, (II) a implantação, disponibilização e operação de Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, e (III) a operação, conservação e manutenção de Terminais de Integração. As diretrizes gerais do projeto, o qual é objeto dessa licitação, tiveram como objetivos, nas palavras do representante da Sistran Engenharia:

Proporcionar à população de São Luís um sistema de transporte público que melhore a qualidade de serviços oferecendo veículos mais novos e modernos, com maior quantidade de veículos e oferta de viagens, sistema melhor organizado e eficiente, evitando desperdício, oferecer mecanismos modernos de cobrança e controle tarifário através de sistema de bilhetagem eletrônica (...) A idade máxima permitida para os veículos convencionais será de 10 anos e dos articulados e outros veículos de maior porte, de 12 anos. A idade média máxima por lote será de 5 anos.

Foram elencadas, nessa apresentação da referida empresa, outras medidas previstas dentro da regulamentação para melhoria nos serviços relativos aos transportes coletivos, como por exemplo, “a criação de um consórcio de arrecadação formado por todos os concessionários, o qual será responsável pela ampliação, manutenção e renovação dos meios de bilhetagem com compensação tarifária<sup>32</sup> entre os operadores de cada lote. O controle do esquema de bilhetagem permanecerá com o poder concedente, com a prefeitura”.

---

<sup>31</sup> O referido edital encontra-se disponível na página do site: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br).

<sup>32</sup> De acordo com Vasconcellos (2013), a forma mais comum de remuneração das empresas sempre foi a cobrança direta da tarifa, mas que a partir de 1970, com a reorganização dos sistemas de ônibus em torno de médias e grandes empresas ficou claro que a rentabilidade variava muito, a depender de como são as linhas que operam, o que tornava diferente o nível de renda das empresas, por isso surgiu “a câmara de compensação tarifária, por meio da qual todos os recursos arrecadados dos passageiros eram redistribuídos às empresas de forma a compensar aquelas que trabalhavam em áreas menos rentáveis” (Vasconcellos, 2013, p. 70). Esse

Dando continuidade à audiência pública, foi passada a palavra aos integrantes da Mesa. Desta forma, consideramos a pertinência de pontuamos alguns trechos da fala proferida pelo promotor público titular da 14ª Promotoria de Justiça Especializada de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Ronald Pereira dos Santos, visto que o mesmo pautou sua fala na questão da acessibilidade.

Com relação à acessibilidade é verdade que o decreto 5296 de 2004 previu, aliás, prevê, porque ainda não foi derrocado, 120 meses para que todo transporte fosse acessível, esse prazo expirou em dezembro de 2014, e, lamentavelmente, após todas as tentativas feitas pela promotoria e pelo poder público não conseguiu se atingir a meta, temos ação judicial já em implementação, estamos aguardando o poder judiciário se manifestar. (R. P. S. promotor público)

No que concerne ao edital de licitação, o promotor chamou atenção para o fato de que não há cláusula expressa em relação à obrigatoriedade das empresas em atenderem à demanda de acessibilidade plena, e ensejou o seguinte:

Que nós consigamos incluir no edital de licitação uma regra expressa de acessibilidade plena para as pessoas com deficiência física ou com mobilidade reduzida (...) então nós esperamos que antes mesmo da manifestação final nós consigamos ter uma cláusula expressa (...), ou seja, qualquer empresa que queira concorrer vai ter que provar inicialmente que a sua frota está completamente acessível para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (R. P. S. promotor público)

No referido edital não existe uma cláusula expressa sobre a acessibilidade, o que consta é apenas a seguinte definição de acessibilidade:

É a condição para utilização, por qualquer pessoa (seja ela portadora ou não de deficiência ou com mobilidade reduzida), com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, veículos, sistemas e meios de comunicação, e informação utilizados na prestação dos serviços. (SÃO LUÍS, 2016, p. 4)

Diante dessas constatações, e levando-se em consideração as palavras proferidas pelo representante do Ministério Público, concordamos com a seguinte afirmativa de que:

(...) o Ministério Público, ao participar das ações que têm como objetivo a defesa dos direitos das pessoas com deficiência, cumpre o dever imposto constitucionalmente, reinventa-se e fortalece a sociedade civil organizada que vem atuando nessa área há tantos anos. Esta instituição vem atuando em parceria com a

---

sistema acarretou dificuldades técnicas (critérios de distribuição das receitas entre as empresas) e políticas (diferença de poder de influência entre as empresas), além de ter a desvantagem do desestímulo à busca pela produtividade, já que está garantido um mínimo de nível de remuneração.



sociedade civil, e se forjando como elemento transformador da realidade para a efetividade dos direitos previstos na Constituição Federal e nas leis infraconstitucionais no que se refere às pessoas com deficiência e demais grupos de direitos (CORREIA *et al.* 2011, p. 37).

Tendo em vista o caráter da audiência, e findas as considerações e esclarecimentos por parte da Mesa, foi concedida a palavra às pessoas da plateia para que expressassem suas opiniões, sugestões, reclamações, dentro do tempo de 2 minutos concedidos a cada um. Após esse momento, passou-se a palavra ao representante da Sisfran Engenharia, Gabriel Feriancic, para que esclarecesse algumas perguntas feitas pela plateia, na forma escrita. O mesmo informou que todas as perguntas seriam respondidas pela equipe técnica, e tanto as perguntas como as respostas seriam disponibilizadas no sítio eletrônico [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Após esses esclarecimentos, o secretário Lula Fylho deu por encerrada a audiência pública, ratificando que a intenção do governo municipal é de sanar os problemas crônicos relativos ao sistema de transporte coletivo, e o processo licitatório se apresenta como uma alternativa para apresentar uma solução efetiva para esses problemas.

Com o intuito de adensarmos a discussão em torno da atuação de alguns órgãos públicos que atuam em defesa dos direitos dos cidadãos, pontuaremos algumas informações fornecidas durante entrevista concedida pelo promotor que atua no Núcleo de Defesa do Idoso, da Saúde e da Pessoa com Deficiência.

Indagamos a esse defensor público sobre os principais tipos de reclamações e denúncias que chegam até a Defensoria Pública, e o mesmo afirmou que estas se concentram na questão dos transportes coletivos. Diante da afirmativa, o questionamos sobre a sua percepção relativa à atuação desse órgão no que diz respeito a essas demandas e reivindicações por melhorias no transporte coletivo urbano que chegam até a Defensoria Pública.

Em sua percepção, houve avanços, principalmente a partir da implantação de um núcleo especializado para atuar em áreas mais específicas do referido órgão, entretanto, o órgão ainda não dispõe de corpo técnico especializado para atuar em questões relativas à acessibilidade, o que enseja a busca por parcerias com outros órgãos públicos.

A Defensoria Pública do Estado do Maranhão avançou muito na defesa desse grupo social, antes de eu entrar aqui não havia um centro de apoio à pessoa com deficiência e hoje há, tem uma coordenadora e uma equipe que presta serviço à pessoa com deficiência das mais variadas gamas de situações, desde violência, passe livre – que é outro assunto recorrente, saúde, esporte, lazer (...) então a gente tem avançado bastante, ainda não é a situação ideal, porque a gente não tem técnicos peritos para gerir a arquitetura capazes de fazer laudos nessa área, e como acessibilidade é muito técnica, envolve leis, normativas, consulta à NBR, então só

técnicos especializados na área. Então, sempre que a gente pode, solicita, mas não temos uma equipe própria, utilizamos ainda trabalhos cooperativos com o CAU e com o CREA, por exemplo, a gente já fez vistoria com o CREA, com o CAU e o PROCON, nas garagens, com relação ao transporte coletivo. A gente também já fez vistorias nos terminais de integração, tanto da Praia Grande quanto da Cohama. (B. P. S. F. defensor público)

As vistorias a que o entrevistado se refere foram realizadas no dia 21/01/2014, tendo sido promovidas pelo Núcleo de Defesa do Idoso, da Saúde e da Pessoa com Deficiência, pelo CIAPD, pelo COMDEF, e pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Maranhão (CAU/MA). A imagem 35 contém trechos de uma matéria do Jornal Pequeno sobre as vistorias realizadas nos terminais de integração da Praia Grande e da Cohama.

## DPE e sociedade civil realizam vistoria em terminais de integração de SL

Os terminais de integração de transporte público da Praia Grande e da Cohama foram alvos de vistoria realizada pelo defensor público titular do Núcleo de Defesa do Idoso, da Saúde e da Pessoa com Deficiência da Defensoria Pública do Estado (DPE/MA), Benito Pereira Filho, pela coordenadora do Centro Integrado de Apoio à Pessoa com Deficiência (Ciapd), da DPE, Lívia Carvalho, e pelos representantes do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Maranhão (CAU), Fernando Cutrim e Raimundo Ramos. O objetivo da ação foi verificar as condições de funcionamento dos terminais, no que tange às regras de acessibilidade destinadas a pessoas com deficiência.



A fiscalização da DPE ouviu os usuários de transporte público portadores de deficiências

Na Praia Grande há obstáculos não sinalizados, como é o caso dos diversos orelhões e bancos de cimento que dificultam o trajeto de deficientes visuais; salas fora de padrões para a realização de perícias voltadas a emissão do cartão de gratuidade para idosos e pessoas com deficiência; profissionais capacitados em número insuficiente para atender deficientes auditivos; banheiros depredados, dentre outros. Já no Terminal da Cohama, além de obstáculos não sinalizados, o piso apresenta rachaduras e buracos, que oferecem perigo para quem circula no local.

Segundo o defensor público Benito Pereira, a vistoria nos terminais foi solicitada por usuários do transporte público da capital, que procuram o Centro Integrado de Apoio a Pessoa com Deficiência (Ciapd) da Defensoria. “O serviço público de transporte da capital está à quem do que a sociedade necessita. São justas as reclamações dos usuários e a DPE atua como um órgão fiscalizador, buscando sempre garantir os direitos da população”, ressaltou.

Para Lívia Carvalho, a necessidade de melhorar os serviços de trânsito e transportes em São Luís é urgente, considerando que, sem a estrutura adequada, as pessoas com deficiência não podem exercer de forma integral o seu direito de ir e vir. “As pessoas com deficiência precisam ter seus direitos respeitados. No caso da acessibilidade, isso deve ser entendido no sentido mais amplo possível, que vai desde a preparação das vias, passando pelas plataformas de parada dos ônibus, que também precisam estar adequadas, até a questão da qualificação dos profissionais e o processo de emissão de passe livre, que deve acontecer de maneira cordial e respeitosa”, disse a assistente social, acompanhada da psicóloga da DPE/MA, Cleudes Cristina Lima, e de representantes de movimentos sociais.

O cadeirante Paulo Roberto Barbosa Melo disse que a falta de acessibilidade é um dos principais entraves no seu dia a dia. “Os elevadores próprios para ônibus não estão funcionando. Além disso, quando estamos nos pontos muitos motoristas não param. E dentro dos terminais a maior dificuldade é o acesso aos banheiros”, comentou.

Imagem 35: DPE e sociedade civil realizam vistoria em terminais de integração de SL. Fonte: [www.jornalpequeno.com.br](http://www.jornalpequeno.com.br). Acesso em junho de 2016.

Conforme consta na matéria, para o defensor público, a prestação do serviço dos transportes coletivos não está atendendo aos anseios da população, e isso é mais agravante ainda quando se trata das pessoas com deficiência, as quais, segundo a coordenadora do CIAPD, “não podem exercer de forma integral o seu direito de ir e vir”, percepção essa que foi ratificada pelo cadeirante que acompanhou os procedimentos da visita, por isso, para

atender às demandas desse público usuário do transporte coletivo urbano é que foram realizadas essas vistorias.

Após a realização desses procedimentos, foi elaborado um Relatório de Vistoria de Acessibilidade realizada nos Terminais de Integração da Praia Grande e da Cohama, documento este que obtivemos uma cópia junto à DPE/MA. O relatório visou avaliar as condições físicas desses Terminais nos quesitos relativos à acessibilidade, observando alguns aspectos, como: acesso (circulação horizontal); barreiras arquitetônicas ao longo dos percursos; banheiros adaptados; ambientes de administração; comunicação e sinalização para pessoas com deficiência auditiva e visual; acessibilidade nas áreas externas; mobilidade e balcões de atendimento; equipamentos públicos no interior da edificação (telefones, bebedouros); corrimões e guarda-corpos. As imagens a seguir são trechos desse Relatório de Vistoria e detalham as informações concernentes à acessibilidade nesses locais:

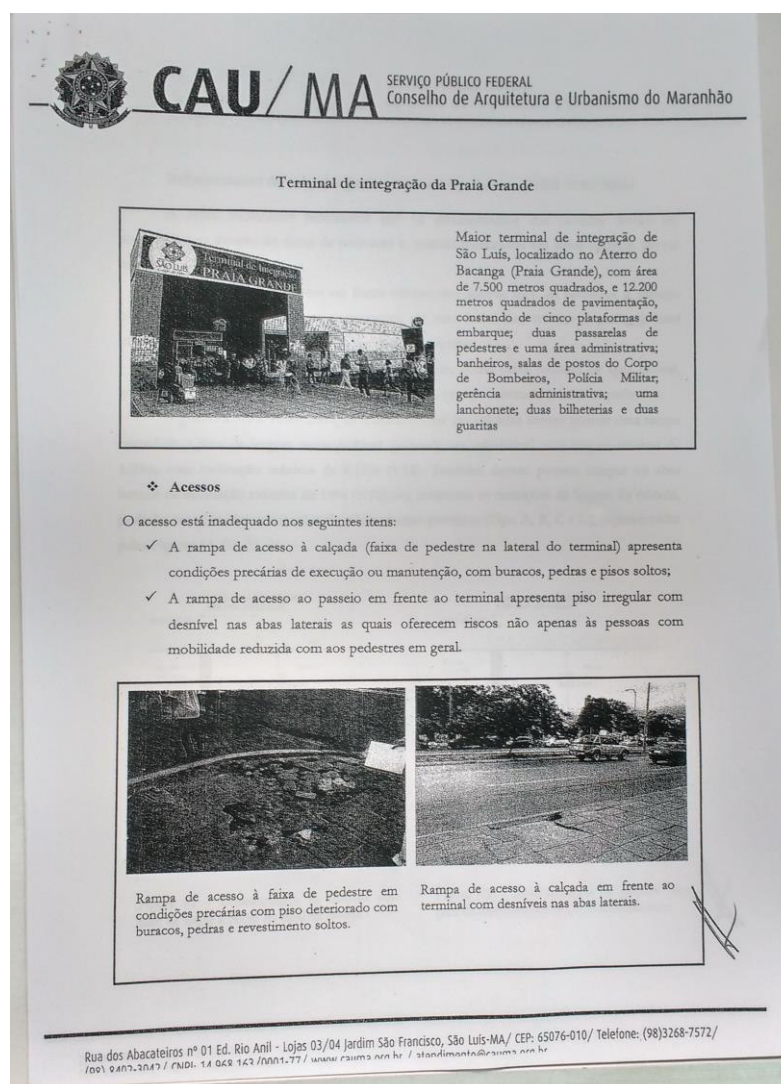


Imagem 36: Vistoria no Terminal de Integração Praia Grande. Fonte: DPE/MA, 2016.

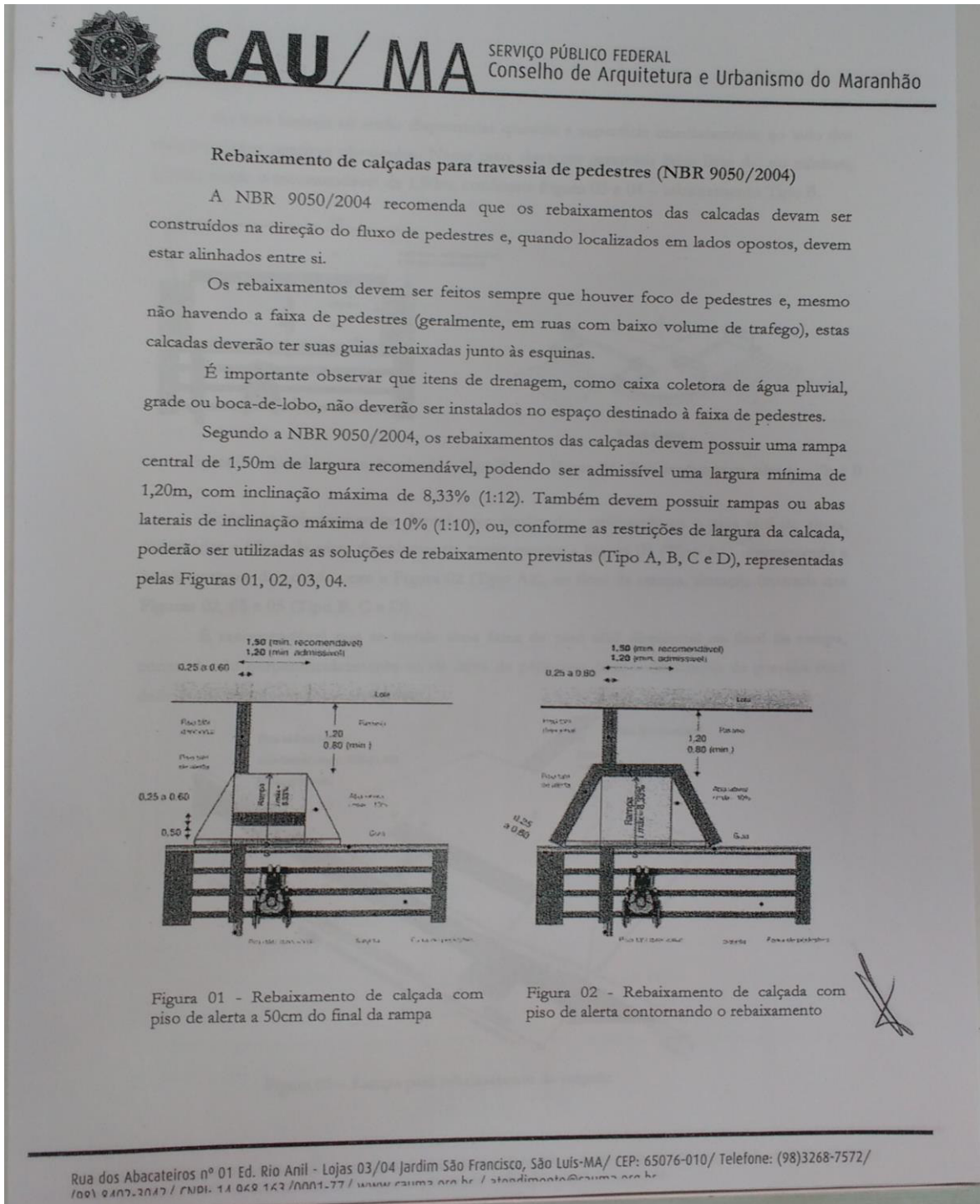


Imagem 37: Rebaixamento de calçadas para travessia de pedestres. Fonte: DPE/MA, 2016.



**CAU/MA**

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Maranhão

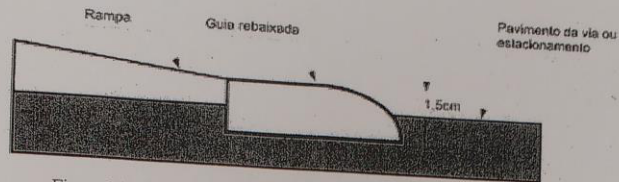


Figura 06 – Detalhe da guia rebaixada

A NBR 9050/2004 considera que a largura dos rebaixamentos deve ser igual a largura das faixas de travessia de pedestres quando o fluxo de pedestres (calculado ou estimado) for superior a 25 pedestres/min/m. Contudo, em locais onde o fluxo de pedestres for igual ou inferior a 25 pedestres/min/m e houver interferência que impeça o rebaixamento da calçada em toda a extensão da faixa de travessia, admite-se rebaixamento da calçada em largura inferior até um limite mínimo de 1,20m.

- ✓ As rampas internas de acesso às plataformas foram construídas sem as abas laterais o que pode provocar acidentes.



Rampa de acesso às plataformas internas do terminal construídas sem abas laterais

Rampa de acesso às plataformas internas do terminal construídas sem abas laterais

Como a NBR9050/2004 normatiza que as abas laterais só serão dispensadas quando a superfície imediatamente ao lado dos rebaixamentos contiver obstáculos, recomendamos:

- A – Instalar guarda-corpo ou jardineira (criar obstáculo) na lateral da rampa maior conforme Figura 07 e 08;

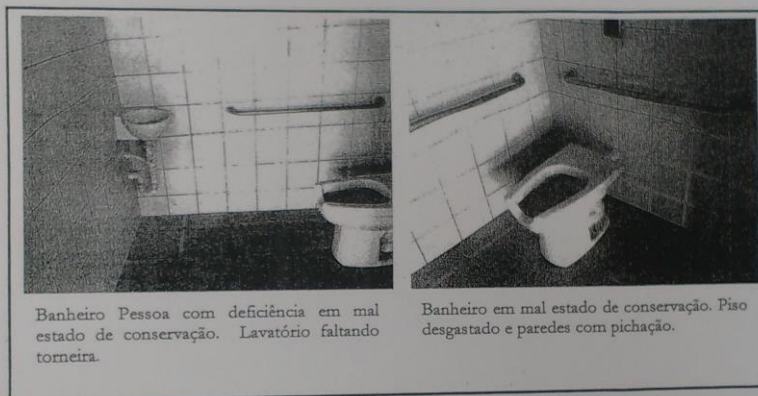


**CAU/MA** SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Maranhão

### ✓ Sanitários

Os sanitários são os locais de maior exigência na atenção referente à acessibilidade, devido à quantidade de detalhes construtivos e de colocação adequada de acessórios.

As louças e (bacia sanitária e lavatório) estão adequados ao uso de Pessoas com deficiência, entretanto, o lavatório está sem torneira e as conexões (sifão) precisam ser trocados, assim como a válvula de descarga.



Recomenda-se que seja instalada barra de apoio em volta do lavatório.

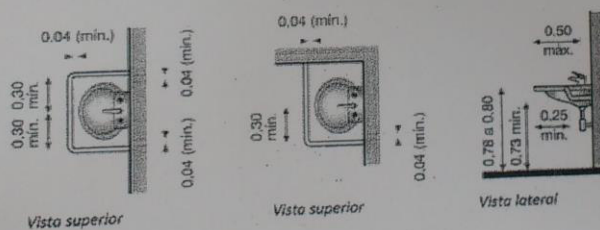




Figura 15 – Barra de apoio dos lavatórios


**CAU/MA** SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
 Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Maranhão

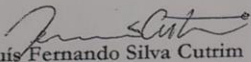
❖ No transporte público

No espaço destinado para o cadeirante no coletivo só é possível utilizar cinto de segurança quando o assento lateral não estiver sendo ocupado.

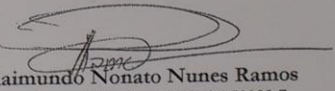


Cadeirante não pode utilizar sinto de segurança quando o assento lateral estiver ocupado devido o espaço ser insuficiente.

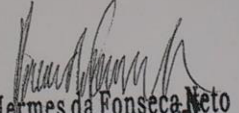
Nesse sentido, projetar a acessibilidade dos edifícios e dos espaços públicos com ganhos de funcionalidade é a garantia de melhor qualidade de vida para todos os cidadãos. A autonomia quebra paradigmas e favorece a prática inclusiva no ambiente urbano, principalmente às pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.




**Luis Fernando Silva Cutrim**  
 Arquiteto e Urbanista CAU n° A75224-0  
 Agente de Fiscalização do CAU/MA  
 Matrícula 000132



**Raimundo Nonato Nunes Ramos**  
 Arquiteto e Urbanista CAU n° A59390-7  
 Coordenador de Fiscalização do CAU/MA  
 Matrícula 000124



**Hermes da Fonseca Neto**  
 Presidente CAU/MA



---

Rua dos Abacateiros nº 01 Ed. Rio Anil - Lojas 03/04 Jardim São Francisco, São Luís-MA/ CEP: 65076-010/ Telefone: (98)3268-7572/  
 (98) 8407-3042 / CNPI: 14.968.163/0001-77/ www.cauma.org.br / atendimento@cauma.org.br

Imagem 40: Vistoria nos transportes coletivos urbanos. Fonte: DPE/MA, 2016.



Considerando a importância das políticas públicas para a melhoria do sistema de transportes coletivos urbanos, e levando-se em conta a atribuição da SMTT de gerir as questões relativas a esse tipo de transporte, indagamos ao promotor público sobre a sua percepção acerca da existência, ou não, de políticas públicas voltadas para a promoção da acessibilidade nos ônibus urbanos em São Luís. A essa pergunta, obtivemos a seguinte resposta:

Minha percepção é de que pouco se avançou, pouquíssimo se avançou, a gente recebe denúncia de vários usuários, primeiro o elevador que não funciona, o motorista que não para, o motorista e cobrador que trata mal, superlotação, guias altas, paradas sem acessibilidade, tudo isso é notório aqui, então o que a gente tem tentado resolver é pontualmente as situações (B. P. S. F. defensor público).

Partimos do pressuposto de que as denúncias registradas pelos usuários, em nosso entendimento, é um indicativo de que está havendo maior conscientização por parte da sociedade civil, a qual está cobrando mais os seus direitos, procurando as instâncias de âmbito jurídico para dirimir suas questões, a exemplo do que foi citado pelo defensor, por isso, fizemos o seguinte questionamento a essa autoridade que atua em defesa dos direitos da pessoa com deficiência: “como você avalia a participação da sociedade civil, especialmente da sociedade civil organizada, no que diz respeito às lutas pelos direitos das pessoas com deficiência?” Este afirmou que:

A participação ela é primordial, sem a participação das entidades, da sociedade civil organizada fica muito difícil a gente aqui em nosso gabinete com tanto trabalho que a gente tem diariamente, tomar conhecimento de toda situação com relação a esse segmento, então, as denúncias, as reclamações, sugestões da sociedade civil é sempre bem vinda (B. P. S. F. defensor público).

Considerando-se essas situações relatadas pelo entrevistado, o questionamos sobre a forma com que a Defensoria Pública, especialmente o CIAPD, tem atuado no sentido de cobrar iniciativas de políticas públicas voltadas para promover a acessibilidade nos ônibus em São Luís. De acordo com esse defensor público:

O CIAPD tem uma função de mobilização e de receptor das demandas para a Defensoria, faz a triagem, cadastramento e algumas ações ele faz por si só, outras ele pede ajuda ao Núcleo, porque o defensor tem umas prerrogativas funcionais que garantem acesso a determinado documento, a determinadas ações. Então o papel do CIAPD nessa temática é essa: levar o conhecimento aos órgãos e depois, não havendo a resolução, levar ao Núcleo da Pessoa com Deficiência para serem tomadas as providências cabíveis. (B. P. S. F. defensor público)

Para nos reportarmos aos trabalhos realizados pelo CIAPD, entrevistamos a assistente social que é a coordenadora desse Centro, e que durante os últimos anos tem acompanhado a questão dos direitos voltados para esse segmento. Perguntamos a essa entrevistada como ela analisa os avanços ou os possíveis retrocessos no que diz respeito aos direitos das pessoas com deficiência, considerando a perspectiva dos direitos humanos.

A esse questionamento, a coordenadora respondeu que existem, sim, avanços em relação às leis e aos direitos, os quais podem ser observados, e citou alguns exemplos, como: a institucionalização da Lei Brasileira de Inclusão; o aumento do número e a procura pelos conselhos; organização e efetivação da Secretaria Nacional da Pessoa com Deficiência.

Nessa linha de pensamento, a entrevistada chamou atenção para o quantitativo de pessoas com deficiência que existe no Maranhão, aproximadamente um quarto da população, todavia, essas pessoas, nas palavras da entrevistada, estão “invisíveis nos aparelhos, nas políticas públicas fundamentais, nas políticas públicas de uma maneira geral, e na efetivação dos direitos fundamentais outorgados pela Constituição Federal”, ou seja, no entendimento da coordenadora do CIAPD, existia uma “invisibilidade da pessoa com deficiência”.

De acordo com essa entrevistada, a barreira da invisibilidade aos poucos vem sendo rompida, pois está havendo maior participação dessas pessoas nos espaços públicos, e considerou que os avanços “ainda são tímidos diante das demandas e dos limites a ser apresentados pelas realidades, pelo cotidiano desse público, da sociedade, para participar, como a própria Convenção aponta, em igualdade de oportunidades” (L. C. C. C.). Essa perspectiva coaduna-se com as seguintes afirmações:

Para que essa relação ocorra de forma efetiva, devemos enfrentar um dos principais desafios do século XXI, no que se refere ao campo da implementação de direitos. Se, do ponto de vista dos princípios e das normas muito se tem avançado, é na esfera da efetividade das políticas públicas, cujo papel é dar concretude a essas normas, que reside o maior desafio. Para que a ampliação dos direitos humanos no Brasil resulte no aperfeiçoamento constante da democracia, esse processo não pode se restringir ao plano da legalidade, mas atingir as estruturas sociais, ainda marcadas por profundas desigualdades e por uma cidadania muito longe de poder ser considerada plena (MENDES; SPOSATO, 2011, p. 24).

Questionamos a entrevistada sobre a sua percepção no que concerne à atuação da Defensoria Pública, mais especificamente a atuação do CIAPD, relativa às demandas e às reivindicações voltadas para a acessibilidade que chegam até esse Centro, por parte das pessoas com deficiência.

A esse questionamento, a coordenadora respondeu que a Defensoria Pública, historicamente, tem como atuação inerente a defesa dos direitos violados, através de

orientação jurídica, seja judicial ou extra judicial, do profissional de direito que é o defensor público, o qual toma as providências cabíveis sempre que existem as demandas, e pontuou que a Defensoria do Maranhão tem um diferencial, que consiste na criação, em fevereiro de 2013, de um setor específico para atuar e receber as demandas do público da pessoa com deficiência. Esse setor é responsável por fazer o acolhimento e uma escuta diferenciada das demandas desse público no que diz respeito à violação de direitos, e reafirmou que o maior número de demandas recai sobre a acessibilidade de uma maneira geral, e particularmente sobre o transporte público.

A esse respeito, a entrevistada citou alguns exemplos das principais reclamações das pessoas com deficiência física usuárias dos transportes coletivos urbanos em São Luís, que se concentram nos seguintes aspectos: ausência de um tratamento respeitoso e humanizado por parte dos profissionais do transporte público (cobradores e motoristas); dificuldades na entrada e saída desse usuário cadeirante ou qualquer pessoa com deficiência física nesse tipo de transporte; ausência do elevador, ou quando existem, esses equipamentos estão constantemente quebrados, ou mesmo incompletos; quantidade insuficiente de ônibus com elevador; pontos de abrigo (paradas) inadequados.

No ensejo de aprofundarmos a discussão sobre essas demandas, perguntamos à entrevistada se existe retorno “satisfatório” das ações relacionadas à acessibilidade nos transportes coletivos, ações estas que são de iniciativa do CIAPD e do Núcleo especializado. A resposta foi afirmativa, e a mesma nos explicou que a DPE mantém diálogo constante com a SMTT, mas, muitas vezes esta ainda deixa muito a desejar, principalmente quando pauta seus argumentos em uma lei municipal que está desatualizada (Lei Nº 4672 de 25 de outubro de 2006), o que acarreta em morosidade na resolução dos problemas:

A gente tem um diálogo, digamos positivo, com essa secretaria (...) geralmente eles nos respondem, através também de ofício, as questões que são demandadas (...) inclusive por escrito, através de contato por telefone, palestras, em conselhos. Temos esse contato, essa parceria, porém, eles utilizam ainda como parâmetro de referência como justificativa uma Lei Municipal que está desatualizada. Essa lei, alguns critérios permanecem, são critérios às vezes rígidos que não correspondem à demanda atual (...) mas tem algumas situações que não estão sinalizadas nesse texto de Lei, e dessa forma fica passível de interpretações e que a Secretaria muitas vezes interpreta de uma maneira limitatória e excludente (...) isso causa uma série de, digamos assim, morosidade no sentido de que a gente fica encaminhando documentos, fazendo reuniões, ligações, em algo que poderia ser mais efetivo, poderia ser mais rápido para a população (L. C. C. coordenadora do CIAPD).

Considerando os argumentos presentes nesse trecho da fala da entrevistada, questionamos sobre a sua percepção concernente ao direito à acessibilidade para a pessoa com deficiência física, em relação ao uso dos ônibus, se esses são direitos efetivamente garantidos

a esse cidadão, ou se esses são meios de transporte excludente. Em seu entendimento, não está sendo um direito efetivado na prática, tendo sido bastante enfática em sua afirmação.

Quando a gente pensa a questão da acessibilidade no transporte, onde a quantidade é insuficiente, ou que os ônibus estão sucateados, ou que quando tem o ônibus os profissionais não sabem manusear, porque o controle está não sei aonde, porque o elevador está quebrado, então, somando esses detalhes, eu acho que é mais seguro a gente dizer que não tem, porque a maioria da população que tem deficiência física e precisa desses serviços eles acabam ficando impossibilitados do ir e vir, ou limitados, tendo que ser carregados, tendo constrangimentos, tendo que contra argumentar com os profissionais para que aquele direito seja falado de uma forma mais respeitosa, que aquilo ali não é um favor, é um direito, ou que eles não estão andando de graça, que isso são impostos transvertidos em um serviço e que não é favor nenhum, e que mesmo quando o ônibus está funcionando, mas que a parada não está correta – que também faz parte do ir e vir – somando essa série de situações, a gente poderia dizer, sinteticamente, que se acessibilidade está comprometida, logo, não tem acessibilidade, por conta de que não tem como a gente ter meia acessibilidade: ou você tem, ou você não tem (L. C. C. C. coordenadora do CIAPD).

A coordenadora preferiu não considerar esse meio de transporte como excludente, mas como algo que limita o exercício de outros direitos, já que o serviço público de transporte coletivo é um canal de acesso a outros direitos, como os direitos fundamentais à saúde, à educação, à assistência, etc. Logo, nessa perspectiva, entende a indiscutível e latente importância desse transporte na vida do cidadão.

Considerando essa perspectiva da centralidade do transporte coletivo para o exercício dos direitos para as pessoas com deficiência, entendemos a importância de indagarmos a interlocutora sobre os múltiplos olhares da sociedade em relação a essas pessoas, considerando o direito à locomoção.

Em sua percepção, ainda se tem muito a avançar nesse quesito, já que ainda nos encontramos em uma cultura de transição em relação à inclusão da pessoa com deficiência, sendo perceptível a diversidade de postura em relação à compreensão dos direitos voltados para as pessoas com deficiência, principalmente quando o sujeito autor da fala não é a própria pessoa com deficiência ou do eixo familiar desta, nesses termos, o olhar às vezes é de superproteção, nos dizeres da entrevistada, “de uma compreensão ainda de penalidade, de assistencialismo, no sentido piedoso da compreensão, de que a pessoa com deficiência deveria ficar em casa, não teria que ser exposta à sociedade” (L. C. C. C. coordenadora do CIAPD).

De acordo com a percepção dessa coordenadora, esse tipo de olhar perpassa pela falta de informação, ou até mesmo é decorrente de uma cultura ultrapassada no sentido de que durante muito tempo prevaleceu o discurso de que esses sujeitos deveriam ficar restritos ao

âmbito doméstico, parados, isolados do convívio social, ideia essa que está presente nos escritos de Ribas (1985), que propõe repensarmos nosso olhar em relação a essas pessoas.

Gostaria apenas de indagar se não cabe, hoje, a todos nós, repensar a imagem que elaboramos com relação às pessoas deficientes. Uma imagem dominante, que incide arbitrariamente sobre interpretações subjetivas e que leva a ações paternalistas, assistencialistas e caritativas. Acredito que caiba a todos nós, deficientes e não-deficientes, reavaliarmos esta imagem, analisando a sua origem e sua articulação com a organização sociocultural em que vivemos (RIBAS, 1985, p. 23).

Apesar de ainda persistir esse tipo de olhar, no entendimento da entrevistada, observam-se avanços no sentido de que já têm muitas pessoas que veem a importância de uma participação ativa desses sujeitos, veem a necessidade de inclusão da pessoa com deficiência pautada no respeito às suas particularidades em igualdade de direitos, pois o que é preciso mudar não é a pessoa com deficiência, mas os espaços, as atitudes das outras pessoas, para oportunizar a participação de forma efetiva, plena.

Ao pontuar esses aspectos, citou o exemplo do lema do segmento da pessoa com deficiência, que é o: “nada sobre nós, sem nós”. Por isso, entende a necessidade de escuta das demandas dessas pessoas, a fim de que haja participação de todos em igualdade de oportunidade. A mesma frisou que, quando se pensa a acessibilidade nos transportes, esta deve ser entendida no sentido mais amplo possível, ou seja, implica em se pensar para além da existência de rampas, ou da necessidade de ônibus adaptados, o que inclui a vontade em promover campanhas de conscientização para todos, tanto para quem trabalha nesses transportes quanto para quem os utiliza, para romper não apenas as barreiras arquitetônicas, mas, sobretudo, as barreiras atitudinais, para que possa ter espaços mais respeitosos a todos os cidadãos.

Compreendemos que para isso acontecer é preciso haver a participação não apenas das instâncias oficiais, a exemplo dos órgãos públicos que agem em defesa dos direitos dessas pessoas, como o Ministério Público e a Defensoria Pública, mas a participação da sociedade torna-se primordial nesse processo que envolve mudanças no âmbito cultural, com vistas a uma cultura de respeito e efetivação dos direitos humanos elencados nos textos de Leis, o que enseja uma reflexão, como a proposta por Amaral (1985).

Assim, e por outro lado, os “guardiões” dos direitos humanos não estão mais e tão somente nos aparatos públicos e sim em cada um de nós: pessoas, cidadãos. SUJEITOS SOCIAIS. E, para que cada um de nós possa ter essa experiência de “guardião” dos direitos faz-se imprescindível que tenhamos uma disposição psíquica permanente de abertura aos nossos próprios preconceitos. Assim, poderemos parar de repetir e repetir, acriticamente, que “a sociedade é preconceituosa em relação aos

diferentes/deficientes” e trocar esse discurso por uma constante indagação: “Como posso trabalhar com meus preconceitos, e eventualmente me libertar deles?” (AMARAL, 1985, p. 191).

Desta maneira, indagamos a coordenadora do CIAPD sobre suas percepções relativas à participação da sociedade civil, especialmente da sociedade civil organizada através de fóruns, de conselhos, de entidades, etc. no que diz respeito às lutas das pessoas com deficiência.

A entrevistada afirmou que entende que os desafios são muitos, e que essa participação precisa ser fortalecida diariamente, mas que é perceptível a participação da sociedade civil local, principalmente através de suas reivindicações, e da compreensão do que denominou de “o protagonismo da pessoa com deficiência”. Afirmou, ainda, que as informações que estava me repassando não teriam sentido se o CIAPD não mantivesse diálogo e não estivesse em sintonia com o segmento social em questão (pessoas com deficiência) para identificar o que esse grupo considera como prioridades e, mesmo que o Centro pensasse projetos sociais, ou mesmo ações voltadas para a promoção de direitos dessas pessoas, poderia estar cometendo equívocos, caso os projetos e as ações não fossem prioridades para o próprio segmento. Assim, compreende que a sociedade civil, principalmente a sociedade civil organizada (através de fóruns, os conselhos, as associações, os familiares e as próprias pessoas com deficiência, etc.) se configura como uma espécie de termômetro dessa parcela da sociedade composta por pessoas com deficiência, portanto, torna-se imperioso haver o respeito e o reconhecimento do seu histórico de atuação.

Considerando a importância dessas reivindicações, perguntamos à entrevistada sobre sua percepção a respeito da existência, ou não, de políticas públicas voltadas para a promoção da acessibilidade nos ônibus em São Luís, e se o CIAPD tem percebido o incentivo a essas políticas públicas, especialmente por parte da SMTT.

Para responder a essa questão, a coordenadora pontuou que ao nos reportarmos às políticas públicas no âmbito municipal, que em larga medida dependem do gestor municipal para serem implementadas, esbarramos numa questão de gestão pública a qual transversa com a vontade política, porque o ato de gerir depende de quem está à frente, nesse caso, do prefeito do município, dos secretários, de suas visões, dos compromissos, das prioridades de agenda por segmento. Nesse sentido, entende que não é uma tarefa fácil, mas que é necessária, principalmente quando se vive em uma sociedade capitalista em que:

A estrutura ela precisa ser entendida como um serviço que transpassa por prestação de serviços de iniciativa privada, e que isso só multiplica a complexidade do

assunto, do serviço, e que vai muito mais do que uma ação meramente administrativa de implementar determinadas questões, que é necessária uma parceria e uma compreensão de demais entidades gestoras, precisa de um comprometimento e de uma ação nos conselhos, no poder legislativo, do poder judiciário, para que não caia em mais uma naturalidade dessa violação ou de uma lentidão na efetivação desses direitos (L. C. C. C. coordenadora do CIAPD).

A entrevistada compreende que a SMTT tem uma linha tênue em relação a poder efetivar esse direito, mas que enquanto órgão gestor, nas situações de omissão ou mesmo da insuficiência na prestação dos serviços, sobretudo, por parte do setor empresarial, pudesse intervir nessas situações levando as demandas ao poder judiciário, ou mesmo fazendo uso das normativas e prerrogativas legais para aplicar as devidas medidas de fiscalização, de punição, de suspensão, quando da omissão ou limitação desse serviço, e, por entender a acessibilidade da maneira mais ampla possível, pensa que essa própria Secretaria deve ser alvo de maior cobrança, que possa ser passível de sanções ao não realizar as atividades que lhes são inerentes.

Na intenção de apresentarmos um panorama mais detalhado sobre a questão da acessibilidade nos transportes coletivos urbanos considerando-se o grupo de usuários com deficiência física, entendemos a importância de saber as percepções de algum representante da Secretaria de Direitos Humanos e Participação Popular (SEDHPOP). Para tanto, solicitamos uma entrevista com uma servidora que trabalha nessa Secretaria, mas que também participa do Conselho Estadual da Pessoa com Deficiência, além de atuar em diversas atividades ligadas à pessoa com deficiência, solicitação essa que foi prontamente atendida.

Inicialmente, fizemos o seguinte questionamento para a entrevistada: Na perspectiva dos direitos humanos e considerando o contexto brasileiro, como você analisa os avanços ou possíveis retrocessos no que diz respeito aos direitos das pessoas com deficiência?

Ao responder a essa questão, fez um resgate histórico sobre os direitos da pessoa com deficiência, afirmando que a partir da Convenção da ONU<sup>33</sup>, ocorrida em 2006, os direitos das pessoas com deficiência alcançaram novos rumos e passaram a ser equiparados aos direitos de todos os outros seres humanos, como o respeito, a dignidade humana da pessoa com deficiência. A partir dessa Convenção, “o valor da dignidade humana impõem-se como núcleo básico e informador do ordenamento jurídico brasileiro, como critério e parâmetro de

---

<sup>33</sup> A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência é uma importante ferramenta para modificar o cenário de exclusão das pessoas com deficiência, ao promover na esfera internacional maior consciência sobre as potencialidades e o alcance dos seus direitos humanos e liberdades fundamentais, proteger os beneficiários visibilizando suas vulnerabilidades e exigir dos diversos atores da sociedade atitudes concretas para a sua implementação (LOPES, 2014, p. 26).

valoração a orientar a interpretação e compreensão do sistema constitucional instaurado em 1988” (PIOVESAN, 2003, p. 329).

Em seu entendimento, a realização da Convenção promoveu alguns avanços, certas melhorias concernentes à política da pessoa com deficiência, entretanto, pontuou que ainda é preciso avançar mais na implementação desses direitos. A entrevistada também se mostrou otimista devido um marco bastante recente em nosso país, que consiste na criação da Lei Brasileira de Inclusão, a qual traz perspectivas de que a política da pessoa com deficiência venha a sofrer avanços ainda maiores.

Partimos de pressuposto de que para esses avanços acontecerem foi e é importante a cobrança por parte do segmento das pessoas com deficiência e é fundamental a existência de órgãos oficiais que atuam junto a esses grupos. Assim, indagamos sobre sua perspectiva concernente à atuação da SEDIHPOP no que diz respeito às demandas e reivindicações dos direitos das pessoas com deficiência.

À essa pergunta, nos informou que a sua atuação é bem recente na Secretaria, e que a partir de 2010 (nessa época era Secretaria de Direitos Humanos e Cidadania) foi incorporada à sua estrutura a Coordenadoria da Pessoa com Deficiência, sendo que essa coordenadoria funcionou bem precariamente devido algumas condições, como a presença de apenas uma pessoa para dar conta das demandas de todo o Estado. Relatou-nos, ainda, que o governador do Estado, Flávio Dino, autorizou a criação de uma Secretaria Adjunta da Pessoa com Deficiência, vinculada à Secretaria de Direitos Humanos e Participação Popular, a qual a entrevistada estava representando, e, naquele contexto da entrevista, ainda estavam acontecendo os procedimentos legais de modificação na estrutura da Secretaria, mas que antes já foi feita a apresentação da proposta junto aos segmentos sociais, sendo que está em fase de discussão a estruturação de uma política pública de participação popular, e essa entrevistada será a pessoa que vai estar à frente da Subsecretaria Adjunta da Pessoa com Deficiência.

Oportunamente, perguntamos à entrevistada sobre o início de sua atuação e envolvimento nas lutas pelos direitos da pessoa com deficiência, ao que nos respondeu que sua participação se iniciou há vinte anos, logo após ter concebido uma filha com paralisia cerebral moderada, e tal fato a motivou a procurar o CDPAE, entidade em que se engajou e que até hoje participa das atividades. A partir de então, começou a participar dos Conselhos da Pessoa com Deficiência, e que já está em seu terceiro mandato no CEPD. A mesma informou que o nascimento dessa filha ensejou a compra de um veículo particular (carro), passando a não mais usar ônibus, logo, não é uma situação que vivencia no dia a dia, de usar o transporte coletivo urbano em seus deslocamentos diários com sua filha.



No esforço de refletirmos sobre a participação da sociedade civil organizada, perguntamos à entrevistada sobre a sua percepção concernente à atuação da sociedade civil organizada através de fóruns, conselhos, entidades, no que diz respeito às lutas pelos direitos das pessoas com deficiência. A resposta foi enfática, no sentido de que a mesma considerou como sendo fundamental essa participação social, especialmente em um governo que se proponha a fazer uma gestão pautada na participação popular, pois, somente a população sabe o que de fato precisa, são os segmentos que sabem suas necessidades e prioridades, e, de maneira análoga à fala da coordenadora do CIAPD, reportou-se ao lema do segmento da pessoa com deficiência, qual seja: o “nada sobre nós, sem nós”.

Considerando a especificidade da problemática da pesquisa, perguntamos se a Secretaria tem atuado no sentido de promover ou incentivar políticas públicas voltadas para o atendimento dessa demanda das pessoas com deficiência física. A entrevistada respondeu da seguinte maneira:

Política específica enquanto ação, não, mas enquanto articulação, sim. Nós temos trabalhado inclusive em conjunto com o Fórum, com os conselhos, no sentido de estar acompanhando e verificando essa situação que a gente sabe que não é fácil e que deixa muito a desejar. Nós temos um sistema de transporte bem descuidado e bem irresponsável para com a pessoa com deficiência, principalmente o transporte público que está colocado para servir os usuários, nós temos situação de ônibus que, apesar de ter a logomarca da acessibilidade, ele não tem acessibilidade, ele não tem o elevador, às vezes passa 3, 4, 5 ônibus e o cadeirante não consegue entrar porque não tem o elevador pra subir, tem também a situação das paradas de ônibus que às vezes não permite que o ônibus encoste para fazer essa passagem, tem ônibus que tem o elevador e não tem quem opere, que é uma outra coisa que é carente de ser vista é a capacitação do trabalhador, tanto da questão humana mesmo de tratar, de receber, de transportar, como de manusear os equipamentos técnicos (B. C. S. representante da SEDIHPOP).

A fim de adensarmos a discussão, indagamos se existe alguma cobrança, por parte da SMTT em relação ao SET, para que haja capacitação aos motoristas e cobradores, a fim de que estes trabalhadores prestem um serviço de melhor qualidade ao público usuário desse tipo de transporte, ao que nos respondeu que já foram realizadas muitas cobranças via órgãos públicos, como a DPE, inclusive com participação de vários grupos, junto à SMTT, para reivindicar melhorias nesse sentido, mas não houve muitos avanços. Em larga medida, segundo a entrevistada:

Essa política de transporte é um pouco complicada, pra pessoa com deficiência física e também para outros tipos de deficiência, inclusive coisas que vai desde a falta de educação das pessoas, por exemplo, a questão das cadeiras, pessoas mais jovens, pessoas que aparentemente não têm uma deficiência ou alguma necessidade ocupam as cadeiras e não se dão ao trabalho de se levantar para a pessoa com deficiência

usar, então nós temos uma população mal educada, nós temos um sistema de transporte ineficiente e nós temos até trabalhadores inexperientes, sem capacitação para o atendimento (B. C. S. representante da SEDIHPOP).

Concernente à capacitação dos motoristas e cobradores, em entrevista concedida pelo superintendente do SET, este nos relatou que sempre tem uma reciclagem no sentido de que as empresas de ônibus fazem rodízios de treinamento no Sest/Senat, onde “todo ano motoristas e cobradores e fiscais passam por um tipo de treinamento de utilização do elevador, com acesso à engrenagem, como deve ser o tratamento com uma pessoa idosa, uma pessoa cadeirante, com dificuldade de locomoção” (L. C. A. S. superintende do SET).

Segundo o superintendente do SET, algumas dificuldades em relação aos constantes problemas nos elevadores são decorrentes das próprias regiões onde circulam os ônibus, porque tem muita região empoeirada, e a poeira acaba se concentrando nas engrenagens do elevador, devido ao uso não tão frequente desse equipamento, e, no momento que precisa ser utilizado, trava, fato este que provoca descontentamento das pessoas que necessitam do elevador.

Outro agravante relatado por esse entrevistado consiste na insuficiência do quantitativo de ônibus com elevador, o que provoca situações como as vivenciadas por Maria de Jesus e demais pessoas com deficiência física. Nas palavras do entrevistado, chega até ser motivo de felicidade quando essas pessoas conseguem embarcar em um ônibus em que o elevador esteja funcionando: “a pessoa tem que ter essa felicidade de estar em uma parada em que vai passar um ônibus que possa atendê-la, que às vezes não acontece isso, pelo percentual de ônibus que tem elevador” (L. C. A. S. superintendente do SET).

Mediante essa afirmativa, instamos o entrevistado a expressar sua percepção sobre a atuação, tanto do poder público como do setor privado, no que diz respeito à busca por melhorias nos ônibus urbanos, e este nos relatou que:

É o seguinte, tem uma questão aí que chama-se: questão financeira. Quanto custa um carro com elevador e quanto custa um carro sem elevador, porque que o percentual é aquele e as empresas não cumprem 100%? (...) Porque custa caro, e São Luís tem uma defasagem tarifária gigantesca que não tem como fazer isso, arcar com uma despesa maior do que arrecada, então tem essa limitação (...) Então tem a limitação financeira que impede que as empresas tenham ônibus com elevador, com pessoas treinadas (L. C. A. S. superintendente do SET).

Dando prosseguimento aos relatos da representante da SEDIHPOP, a entrevistada destacou algumas ações do governo do Estado, o qual está promovendo um processo licitatório, pela Agência de Mobilidade Urbana, para a aquisição de 5 vans, inicialmente, para

um projeto denominado Projeto Travessia, cujo objetivo é fazer o transporte de pessoas com deficiência física que tenham mais dificuldades de se locomover via transporte público, para que estas se desloquem a alguns locais, como por exemplo, para realização de atendimentos de saúde, mas que as vans não substituirão o serviço do transporte público, porque “será um serviço para casos bem emergenciais, que as pessoas tenham dificuldade de sair de casa até a parada, de se locomover com individualidade, com independência”, nas palavras da entrevistada.

Mediante essas informações ora fornecidas, solicitamos à entrevistada que explicitasse seu ponto de vista sobre o direito à acessibilidade para as pessoas com deficiência física, no que diz respeito aos ônibus urbanos, se estes são direitos efetivamente garantidos a esses cidadãos, ou se ainda são meios de transporte excludente. Em seu entendimento, o transporte ainda é bastante excludente em São Luís, isto é, “embora o direito ao transporte, o direito de ir e vir seja um direito básico, para qualquer pessoa, qualquer ser humano, isso na prática, aqui em São Luís, não é” (B. C. S. representante da SEDIHPOP).

Ao fazer essa afirmativa, sustentou seu argumento no aspecto de que poderia citar inúmeros exemplos que fundamentam sua constatação, e rememorou um caso que havia acontecido no dia anterior, com a cadeirante Maria de Jesus, que não conseguiu participar da IV Conferência de Assistência Social devido à falta de ônibus adaptado, no Terminal de Integração da Praia Grande, para se deslocar até o local do evento (Rio Poty Hotel, na Ponta D’Areia), e complementou que Maria enfrenta isso todo dia, devido morar na região da Cidade Olímpica. Nas palavras da entrevistada:

Maria já fez muita reivindicação, já chamou imprensa, mas na hora que ela sai, um dia, dois dias, no terceiro dia começa tudo de novo. É uma guerra a cada dia, e não é só nos transportes, são várias guerras que as pessoas com deficiências enfrentam todo dia (B. C. S. representante da SEDIHPOP).

Prosseguindo nessa linha de pensamento, indagamos à entrevistada se ainda prevalece a ideia de que é a pessoa com deficiência que tem que se adequar à sociedade. Em sua percepção, essa é a visão que grande parte da sociedade ainda compartilha.

Pra maioria ainda é isso, e é uma coisa que a gente luta, e o princípio básico de todo mundo, do movimento, e inclusive meu na Secretaria de Direitos Humanos, é que a sociedade é que tem que permitir que as pessoas vivam de igual pra igual, e não a pessoa com deficiência se adequar ao que está colocado pra ela, sejam barreiras arquitetônicas, seja de comunicação, seja de qualquer tipo de barreira, no meu entendimento é esse, a pessoa com deficiência não é que tem que se adequar à sociedade, é a sociedade é que tem que se adequar a receber todas as pessoas. (B. C. S. representante da SEDIHPOP)

Desse modo, as discussões ora empreendidas nos levam a inferir que, em São Luís –MA, não existem políticas públicas específicas voltadas para melhorias no quesito acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, o que acaba provocando situações que ferem um dos direitos fundamentais que todos cidadãos têm – que é o direito à locomoção – o qual é porta de acesso para o exercício de outros direitos, fato este que se torna ainda mais agravante quando são tolhidos os direitos de pessoas que historicamente têm seus direitos negados, mesmo que estes estejam explícitos em Leis, como é o caso das pessoas com deficiência .

#### 4.2 Políticas públicas de acessibilidade nos transportes coletivos na percepção da sociedade civil organizada



Imagem 41: Mesa composta por representantes da sociedade civil organizada. Em destaque, o presidente do CEPD proferindo sua fala na IV Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência, que ocorreu no período de 9 a 11 de dezembro de 2015. Fonte: SANTOS, D. S. 2016.

A gente espera que a conferência que ela venha com uma organização (...) que não dá só proposta, ela dá proposta e determina a linha de ação para que a proposta se cumpra (...) porque o que vem acontecendo tradicionalmente (...) é que as pessoas têm confundido a política da pessoa com deficiência com a política da acessibilidade, e não é, a política de acessibilidade está dentro da política da pessoa com deficiência, e dessa vez a gente está tendo condição de discutir política, de discutir transversalidade política, não tocando em uma política, mas em todas as políticas de maneira transversal (...) porque uma política da pessoa com deficiência seria uma política de direitos humanos da pessoa com deficiência (...) não há uma construção de pensamento de estado enquanto política pública de pessoa com deficiência, enquanto política de direitos humanos, é uma coisa que ainda não está bem definido, a pessoa com deficiência ainda está começando a se estruturar como política (...) tem gente que já consegue compreender que é uma política de direitos humanos.

(D. R. B. J. Presidente do CEPD, em entrevista a nós concedida em 19/11/2015).

Ao propormos uma análise das políticas públicas concernente ao aspecto da acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, entendemos a imprescindibilidade em apresentar as perspectivas do segmento organizado das pessoas com deficiência. Para isso, pontuaremos as percepções dessas pessoas que participam de algumas instâncias que atuam em defesa dos direitos desses cidadãos, como por exemplo: Fórum Maranhense das Entidades da Pessoa com Deficiência; CEPD; COMDEF; CDPAE, assim como discorreremos sobre

alguns eventos em que participamos, a exemplo da IV Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência e da audiência pública sobre Inclusão da Pessoa com Deficiência: inovações e desafios do Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015).

No tocante a essa discussão, inicialmente, cumpre-nos discorrermos sobre a IV Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência, ocorrida nos dias 09 a 11 de dezembro de 2015, a qual trouxe como tema: Os desafios na Implementação da Política da Pessoa com Deficiência: a Transversalidade como Radicalidade dos Direitos Humanos. Essa Conferência se constituiu como um espaço de discussão onde os participantes (sociedade civil, movimentos sociais, poder público) tiveram a oportunidade de discutir sobre políticas voltadas a esse segmento, e trouxe como diferencial o fato de que se tornou não somente um espaço de discussão, mas também de deliberação.

Entendemos que as conferências desempenham papel fundamental na busca pela implementação de políticas públicas voltadas para os segmentos sociais, nesse sentido, durante a realização de nossas entrevistas, indagávamos aos entrevistados sobre as suas perspectivas em relação a essa IV Conferência Estadual, bem como perguntávamos sobre a importância da mesma no que diz respeito à luta pelos direitos das pessoas com deficiência.

A esse questionamento, o defensor público informou que seria a primeira vez que participaria de reunião desse caráter e que estava com boas expectativas, pois viriam delegados<sup>34</sup> de todo Maranhão para discutir, dentro da temática proposta, os interesses das pessoas com deficiência, ensejando que se tornasse um espaço democrático de sugestões, cobrança e aprimoramento com vistas a assegurar, empoderar, e garantir os direitos desse público.

A fala da representante da SEDIHPOP foi no sentido da contribuição histórica dessas conferências, pois entende ser um momento de apresentação das pautas de reivindicações por parte dos segmentos sociais e destacou que o diferencial dessa Conferência é que constituir-se-á como um espaço onde serão apresentadas diretrizes de políticas no âmbito do poder público, com a participação dos movimentos sociais. Em suas palavras: “a expectativa é de que seja esse o momento onde a sociedade civil, nós do poder público, vamos estar juntos elaborando as ações para os próximos anos”.

A Coordenadora do CIAPD pontuou o seguinte: “a conferência é um espaço de excelência para a gente refletir, para a gente fazer um balanço sobre as conquistas e os

---

<sup>34</sup> Os delegados da Conferência Estadual são eleitos nas Conferências Municipais e nos Fóruns de Discussão Municipais, os quais vêm representá-los nesse espaço de discussão, onde novamente são escolhidos delegados para participarem da IV Conferência Nacional da Pessoa com Deficiência. Esta Conferência aconteceu no período de 24 a 27 de Abril de 2016, em Brasília – DF.

desafios, as limitações em relação ao que é disponível aos direitos e serviços voltados para as pessoas com deficiência”. Nessa linha de pensamento, a mesma ainda fez as seguintes ponderações:

A conferência é um termômetro para a gente ver o que está funcionando e o que não está funcionando, quem é que tem interesse na temática, de profissionais, de conselheiros, de sociedade civil, de gestores, e é uma oportunidade também de planejar (...) de sinalizar o que a gente quer de prioridade para os próximos anos. Eu penso que vai poder nos revitalizar como profissional que trabalha diretamente com o segmento, e que a gente possa trazer informações recentes para implementar nossa atividade também, porque a gente também sabe que temos muitos desafios no CIAPD, entende que precisa enquanto órgão, não órgão gestor de execução da política, mas como parceiro nessa questão, de articular a rede de apoio à pessoa com deficiência, de colaborar (L. C. C. C. coordenadora do CIAPD).

As falas proferidas por esses representantes do poder público, os quais atuam em defesa dos direitos das pessoas com deficiência nas suas mais diversas esferas de governo, sinalizam expectativas no sentido de que a Conferência seja um espaço de reivindicações, cobranças, sugestões, tomadas de posição, mas também almejaram que seja um espaço de empoderamento dessas pessoas para que estas possam apresentar seus anseios por melhorias, através do estabelecimento de diretrizes a serem seguidas, ao mesmo tempo em que há a ideia de que nessa Conferência possa haver reflexão sobre as conquistas, os avanços e os desafios desse segmento. Também podemos inferir que há um desejo de que essa participação seja construída em conjunto, em diálogo com as diversas instâncias do poder público com vistas à promoção de melhorias nas políticas específicas desse segmento.

Levando-se em conta um dos lemas da pessoa com deficiência, o “nada sobre nós, sem nós”, pensamos ser imprescindível perguntar a alguns de nossos entrevistados que participam de algumas instâncias da sociedade civil organizada sobre as suas percepções no que concerne à realização da IV Conferência Estadual, o que esta representa para o movimento da pessoa com deficiência.

Na percepção de L. J. R. S., mãe do jovem com paralisia cerebral, e fundadora do CDPAE, a qual já participou de 3 conferências municipais, 3 estaduais e 3 nacionais – conferências essas que estavam mais voltadas para discussão de questões ligadas à acessibilidade – o diferencial da IV Conferência é porque esta vai pautar suas discussões a partir da ideia de transversalidade como radicalidade dos direitos humanos, ou seja, que dentro desse olhar transversal de que todos têm direitos será possível tentar desconstruir o olhar linear, unidirecional, fechado, que a sociedade ainda tem em relação à pessoa com deficiência, no sentido de que as pessoas com deficiência ainda são vistas como

“coitadinhas”, que sempre precisam de medidas assistencialistas, que necessitam das mesmas coisas.

Assim, em sua percepção, apesar dos avanços, ainda persistem as barreiras nas suas diversas formas: barreiras instrumentais; programáticas; comunicacionais; arquitetônicas; atitudinais, esta última sendo a mais difícil de romper.

A fala proferida por A. S., morador do bairro Alemanha, vai ao encontro dessa percepção sobre as barreiras atitudinais, e do olhar equivocado que ainda se tem em relação à pessoa com deficiência, pois muitos ainda pensam que essas pessoas pedem esmolas, e contou a seguinte situação que vivenciou, e ainda vivencia: “várias pessoas já me deram esmolas, mesmo eu sem pedir, aí eles me perguntam às vezes: – ‘o senhor recebe, moço, se eu lhe der?’ aí eu digo – ‘eu recebo’. – ‘Mas o senhor não pede não, né?’. – ‘Não, eu não peço, mas se você quiser dar, eu aceito’”.

O relato acima ratifica o afirmado por Ribas (1985), quando explica que “(...) além de a pessoa ter sobre si mesma o conceito de “diferente”, estes instrumentos (aparelhos, cadeira de rodas, bengalas etc.) são marcados pelo estigma social” (RIBAS, 1985, p. 70). No referido exemplo, o entrevistado vivencia situações marcadas pelo estigma de que a pessoa com deficiência necessariamente pede esmolas.

Na percepção desses dois entrevistados, já houve alguns avanços. No entendimento da representante do CDPAE, o maior dos avanços consiste no fato de a sociedade civil organizada ter ido à rua lutar por direitos, de não se ver mais como vítima, mas se ver como pessoa, como sujeito de direito. Isso, em larga medida, provocou mudanças nos aparatos legais, inicialmente com a promulgação da Constituição Federal de 1988, e, posteriormente, com a Convenção da ONU em 2006. Essas medidas foram significativas e representam os avanços na discussão dos direitos das pessoas com deficiência. Para finalizar sua fala, expressou-se da seguinte maneira:

Eu termino com uma expressão que é o lema que norteia minha luta hoje: nada sobre nós, sem nós. Eu não quero nada para mim nem para a pessoa com deficiência, eu quero com a pessoa com deficiência, que a gente possa discutir juntos a política, e nesse discutir é que a gente vai ver o que realmente é importante para todos nós (L. J. R. S. fundadora do CDPAE).

Para C. C. F. B., morador do bairro Cidade Operária, e conselheiro suplente no COMDEF<sup>35</sup>, a Conferência é muito importante para as entidades que compõem o movimento

---

<sup>35</sup> O referido Conselho foi instituído pela Lei 4109 de 25 de novembro de 2002, o qual tem representação paritária do poder público e das entidades representativas da pessoa com deficiência, onde em seu Artigo 1º

da pessoa com deficiência, e o fato desta já ser a quarta Conferência a nível estadual é um indicativo de que o Estado e os Municípios estão discutindo e fazendo políticas públicas. Ele destacou também que nesse evento serão discutidas várias ações, sendo que o maior trabalho se dá na formação de eixos que discutem e estabelecem as diretrizes favoráveis ao segmento da pessoa com deficiência, as quais serão levadas para a Conferência Nacional da Pessoa com Deficiência, isso porque esses são espaços de lutas do movimento.

Outro aspecto pontuado pelo entrevistado, e que é recorrente na fala dos demais, inclusive no depoimento do presidente do CEPD foi a questão do diferencial de se discutir política a partir da ideia de transversalidade, isso “porque a pessoa com deficiência é de vários tipos: é pessoa com deficiência negra, pessoa com deficiência LGBT, pessoa com deficiência idosa, pessoa com deficiência mulher” (D. R. B. J. presidente do CEPD).

O referido entrevistado explicou a importância da participação dos representantes do poder público, apesar dessa participação ainda ser pequena. Informou-nos que alguns desses representantes começaram como sociedade civil e são pessoas também ligadas ao movimento da pessoa com deficiência e, por atuarem nos órgãos públicos, acabam por representar estes segmentos<sup>36</sup>. Nessa linha de pensamento, o indagamos se os representantes da SMTT haviam sido convidados, uma vez que poderiam ser discutidas políticas relativas aos transportes, e o mesmo informou que eles são convidados, todavia, “pra eles não tem muita relevância participar de uma conferência dessa, onde se vai discutir assuntos de erros deles, que a gente observa, vai contra a política deles, eles não tem, não é de grande valia participar de um evento desses” (D. R. B. J. presidente do CEPD).

Dentro dessa discussão, o cadeirante, morador do bairro São Francisco, e que é conselheiro no COMDEF, demonstrou-se bem esperançoso de que a Conferência traga bons resultados para a política da pessoa com deficiência, ainda mais porque essa será a primeira vez que serão traçadas diretrizes, uma vez que as conferências anteriores foram pautadas apenas em propostas construídas pelas pessoas com deficiência, mas que não houve muitos avanços. Sendo assim, afirmou que há uma boa expectativa, mas, ao mesmo tempo fica desacreditado, principalmente devido a pouca importância que alguns órgãos do poder público atribuem à Conferência.

---

consta que: O Conselho Municipal de Portadores de Necessidades Especiais, criado pelo Art. 9º, inciso XII, dos Atos das Disposições Transitórias da Lei Orgânica do Município de São Luís, é órgão colegiado de caráter permanente, com funções deliberativa, normativa, controladora, fiscalizadora e consultiva, vinculado ao Gabinete do Prefeito.

<sup>36</sup> Nesta fala, o entrevistado estava se referindo à participação da entrevistada que atua na Secretaria de Direitos Humanos e Participação Popular e também à coordenadora do CIAPD.



Essa fala vai ao encontro do depoimento de D. C. L, moradora do Centro Histórico, a qual afirmou que a Conferência tem como objetivos traçar metas, diretrizes para nortear as políticas, no entanto, muitas vezes não há um retorno do que é discutido nesse espaço, pois as discussões, geralmente, ficam restritas apenas a quem participou da conferência. A esse respeito, questionou-se “porque o governo e o poder público não é obrigado a fazer o que tá na conferência?” Ao que ela própria respondeu: “Eu creio assim, que se cobrasse para que também o poder público fizesse a parte dele, porque a sociedade civil já está fazendo a dela, mas falta quem tá na gestão, que é prefeito, governador, por aí em diante”.

Feitas essas considerações sobre as perspectivas em relação à IV Conferência Estadual da Pessoa com Deficiência, faremos breves relatos dos fatos observados durante nossa participação nesse evento. Essa conferência também teve a participação do presidente do Conselho Nacional da Pessoa com Deficiência, e de uma das precursoras da luta pelos direitos da pessoa com deficiência, Isabel Maior, que proferiu a palestra magna do evento. No transcurso do presente trabalho, analisamos alguns trechos dessa palestra, por entendermos que as ponderações da palestrante são importantes para entender a luta pelos direitos das pessoas com deficiência.

No início da fala, Isabel Maior explicou que sua trajetória no movimento da pessoa com deficiência começou em meados dos anos 1980, após ter se tornado uma pessoa com deficiência em virtude de uma lesão medular ocorrida em 1976. Nestes termos, rememorou que a luta da pessoa com deficiência tem mais ou menos a mesma idade de sua deficiência, o que contribuiu para que acompanhasse esse processo, tanto como profissional da área da saúde (médica fisiatra), mas também como movimento. Posteriormente, relatou que se engajou na área de gestão pública e de políticas públicas para a pessoa com deficiência.

Sua fala também foi no sentido de conscientização de que as conquistas hoje estabelecidas em leis são decorrentes de lutas, especialmente por parte das entidades representativas da sociedade civil, e que a luta acontece em um processo contínuo, pensamento esse que é corroborado por (Ribas, 1985, p. 96), ao afirmar que: “existem entidades de deficientes não só de cunho assistencial, mas também de cunho político. Existem hoje entidades que brigam pelos ‘direitos’ das pessoas deficientes. Algumas conquistas têm, de fato, sido feitas”. O seguinte trecho da fala de Isabel Maior sintetiza bem essas ideias.

Nós temos que entender que essa luta é diuturna, ela não para, o movimento das pessoas com deficiência começou quando não existia nenhuma lei, nenhuma linha sobre pessoas com deficiência em todos os documentos legais do nosso país, e o

movimento foi se organizar, e quando no período da constituinte, que é aquele período anterior à elaboração da constituição, ou melhor, foi o período da elaboração, entre 86 e 88, o movimento das pessoas com deficiência foi capaz de se reunir, de se organizar e influir, e colocar o termo, na época era pessoa portadora de deficiência, hoje, pessoa com deficiência, na Constituição<sup>37</sup>, nos vários capítulos relacionados aos direitos, sejam eles direitos à saúde, à educação, à assistência social à previdência, à cultura, ao esporte, ao lazer, e esses direitos foram cada vez aumentando.

Nessa linha de pensamento, a mesma afirmou que a origem do movimento é assistencial, sendo que o primeiro órgão instituído no Brasil, no que se refere aos direitos humanos, foi a Secretaria de Cidadania, dentro do Ministério da Justiça, entre 1995 e 1996. Nessa época, o movimento das pessoas com deficiência já estava organizado e o governo federal instituiu, através da Coordenadoria Nacional para Integração das Pessoas com Deficiência (CORDE) – da qual foi a primeira pessoa com deficiência a coordenar, de 2002 a 2010 – em meados de 2009, a Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, sendo que essa trajetória perpassa pela introdução dos direitos humanos (especialmente através da Convenção da ONU, em 2006, a qual defende a diversidade humana e a participação dessas pessoas), o que deu maior visibilidade ao movimento. A respeito da ideia de visibilidade, retomamos a afirmação de Lígia Amaral, quando afirma que:

**Tornar visível** pode ser pensado como o primeiro e necessário passo no caminho da integração. Tirar da ‘sombra’, trazer para a luz, aqueles que se constituem (ou são constituídos?) como diferentes, quer por suas características físicas, quer por seus comportamentos, quer por sua inserção étnico-racial etc. (AMARAL, 1985, p. 105).

Isabel Maior pontuou, ainda, a importância dessa Conferência no aspecto de que estava organizada em três eixos: Eixo I – Gênero, raça e etnia, diversidade sexual e geracional; Eixo II – Órgãos gestores e instâncias de participação social; Eixo III – a interação entre os poderes e os entes federais. Na sua percepção, o último eixo tem sua relevância, especialmente porque discute a interação entre as diversas esferas de governo (União, Estados, Municípios) e de poder (Executivo, Legislativo, e Judiciário, e acrescentou o Ministério Público, que não está em nenhuma das esferas de poder, mas que tem uma atuação importante nessa luta). Ressalte-se que dentro desses Eixos foram discutidas as diretrizes, pontuadas as ações a serem realizadas, e estabelecidas as responsabilidades de cada esfera do governo, elementos esses que haviam sido discutidos nas Conferências e nos Fóruns

---

<sup>37</sup> (...) Há que se ressaltar que a Carta de 1988 empresta aos direitos e garantias ênfase extraordinária, situando-se como o documento mais avançado, abrangente e pormenorizado sobre a matéria, na história constitucional do país (PIOVESAN, 2003, p. 329).

Municipais, e que no último dia da Conferência (dia 11 de dezembro de 2015) foram rediscutidas.

Para finalizar sua fala, comentou sobre a implementação da lei Brasileira de Inclusão, que tramitou no Congresso Nacional por muitos anos, inclusive com a alcunha de Estatuto do Portador de Deficiência, e que a partir de 02/01/2016 entrou em vigor, sendo este mais um marco importante na luta pelos direitos dessas pessoas.

Assim, entendemos que o ano de 2016 iniciou-se com expectativas de melhorias para as pessoas com deficiência, pois passou a vigorar a Lei 13.146, de 6 de julho de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão). Mas, cumpre-nos explicar que a instituição dessa lei suscitou ampla discussão, tanto por parte desse segmento da população, como também por parte do poder público.

Um dos momentos de discussão dessa Lei aconteceu no dia 02 de fevereiro de 2016, através de audiência pública realizada no plenário da Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão cujo tema foi: Inclusão da Pessoa com Deficiência: inovações e desafios do Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015), evento este que tivemos a oportunidade de participar, durante uma de nossas observações de campo, e que faremos um breve relato dos acontecimentos que ali se passaram.

A audiência teve por finalidade discutir a implementação desse Estatuto. O debate ocorreu com representações do poder público, da sociedade civil, de entidades e organizações da sociedade civil organizada. Este foi um momento de diálogos, de reflexões e debates, algumas vezes acalorados, em torno da implementação do referido estatuto, o qual representa avanços no âmbito da prerrogativa de garantia de direitos a esses cidadãos, mas que ainda necessita ser discutido, pois ainda existem muitas lacunas, no entendimento tanto do poder público como da sociedade civil organizada, e, principalmente, na percepção das próprias pessoas titulares de tais direitos.

A audiência pública foi marcada por tensões, reivindicações por parte do segmento das pessoas com deficiência, representadas na mesa de abertura do evento pelo presidente do CEPD. Sua fala demonstrou certa insatisfação e transpareceu um desabafo porque, naquele momento, se estava discutindo pelas mesmas coisas de sempre, pelos direitos mais básicos, que na lei existem, mas que na prática não são efetivados. Em suas palavras: “não dá mais pra gente continuar discutindo as mesmas coisas, tem que ter um posicionamento mais radical, um posicionamento mais objetivo, porque o tanto de ação que tem, tanta solicitação de proposta que não acontecem”.

Em sua percepção, esse segmento é bastante massacrado, logo, é preciso que o movimento repense seus posicionamentos, suas posturas para construir uma agenda positiva que traga mudanças, isto porque existem muitas políticas mal construídas que precisam ser rediscutidas, caso contrário, “as audiências públicas vão continuar do jeito que tá, bonitinho, maquiadinho, a gente tem sempre que ficar esperando, a gente tem sempre que tá entendendo que a gente tem que ser tratado com discriminação, porque é um processo longo, é um processo demorado” (D. R. B. J. presidente do CEPD), logo, em seu entendimento, é preciso “mais radicalismo, radicalismo numa perspectiva de construir, de mudar da raiz, e não ser sectário, como o poder público é, como as secretarias são, porque a SMTT, pra gente, é a Secretaria Municipal de Tormentos e Torturas” (D. R. B. J. presidente do CEPD).

Maria de Jesus também expôs suas percepções nessa audiência, e se reportou ao que tinha acontecido com ela no dia 26/01/2016, quando do episódio da falta de acessibilidade no ônibus, argumentando (de forma bem emotiva) que não queria estar sendo reconhecida por esse fato, mas foi levada a ter essa atitude de jogar sua cadeira de rodas de dentro do ônibus, porque cansou de ser humilhada, pois, apesar de ter direitos (apontou para a Lei em discussão), estes muitas vezes estão apenas escritos, e explicou que sua atitude foi uma forma de falar que as pessoas com deficiência são seres humanos, e gostaria que a referida audiência não fosse apenas mais uma, mas que as coisas realmente acontecessem, que os direitos se efetivassem.

O presidente do CEPD também se reportou a esse acontecimento, e afirmou que não houve apoio oficial quando desse acontecido com Maria de Jesus, expressando-se nos seguintes termos: “ninguém veio a público dizer: apoiamos o movimento de pessoas com deficiência, entidade nenhuma, todo mundo ficou parado, todo mundo viu, como todo mundo sempre vê, o problema é deles, e aí esse pensamento reforça o preconceito e a discriminação”.

Que Lei Brasileira da Inclusão é essa? É preciso ter uma lei para que ratifique o nosso direito? A constituição brasileira de 88 não garante isso pra nós? Nós somos pessoas dentro desse movimento, dentro dessa sociedade, mas foi preciso Maria jogar uma cadeira de 2000 reais, foi preciso ela não ser carregada, porque o motorista disse que não ia carregar, realmente, mas foi essa cadeira, Maria, que vai mudar tudo isso, não é porque a gente tá na mídia nacional, mas é porque a gente não aguentou mais e essa cadeira que você jogou transformou sim, porque o que se ouve na cidade é sobre Maria que jogou a cadeira (L. J. R. S.).

A fim de adensarmos a discussão sobre a atuação da sociedade civil, especialmente por parte dos conselhos, perguntamos a P. R. B. M., morador do bairro São Francisco, a sua percepção sobre essa questão, e este nos relatou que em seu entendimento, a

participação da sociedade civil ainda é regular, isso devido a alguns fatores, como por exemplo: falta de maior autonomia dos conselhos junto aos órgãos, pois a função do conselho é de fiscalizar, de articular política, mas às vezes não tem esse “poder”; os conselhos estão mal estruturados, o que dificulta o empoderamento dessas instâncias.

Ainda em continuidade à discussão sobre a cobrança de melhorias nos transportes coletivos urbanos por parte das instâncias representativas da sociedade civil junto aos órgãos públicos, o referido entrevistado no informou que há um total descrédito da SMTT, pois há muita cobrança, mas que não acontecem ações de melhorias, e declarou que quando acontecem reuniões sobre transporte público as pessoas não participam mais, somente os que estão à frente do movimento é que participam, mas estes não acreditam no que é firmado nessas reuniões.

Essa perspectiva vai ao encontro das declarações feitas pelo cadeirante morador da Cidade Operária, o qual afirmou o seguinte: “alguns já ficam desacreditados né, de que realmente vão conseguir alguma coisa, e os que ainda têm esperança de que pode ser feito algo vão para as reuniões (...) a gente sabe que muitos militantes que já lutaram, lutam há anos e até hoje estão lutando pela mesma causa” (C. C. F. B. morador do bairro Cidade Operária).

A percepção de que até hoje as pessoas lutam por praticamente as mesmas coisas, o que leva muitos a não acreditarem que pode haver mudanças que beneficiem a população, é compartilhada pelo morador do bairro Alemanha. De acordo com suas declarações, “as pessoas não querem se envolver para não perder tempo com isso (...) então quando qualquer notícia ou qualquer debate ou qualquer questionamento sobre essas coisas ele não acredita que vai obter nenhuma vantagem, aí ele não quer participar com nada”.

Ao nos reportarmos a essas entidades, perguntamos a J. B. M. N, morador do Bairro São Francisco, sobre o que as entidades representam para a luta da pessoa com deficiência, ao que nos respondeu o seguinte:

Representa pelo menos desabafo, pelo menos falar, fazer zoada, mas é bom porque esses espaços de discussão a gente afina os discursos, a gente entende os nossos problemas, as nossas deficiências e também as dos outros, e a gente busca junto com todas as deficiências juntas tornar uma cidade melhor, um país melhor, se bem que muitas vezes a gente não consegue muita coisa, mas até que conseguimos algumas melhorias, muito pouco dentro da nossa demanda, mas a gente não pode desistir, e estamos na luta (J. B. M. N. morador do bairro São Francisco).

Assim, segundo as afirmações dos entrevistados, já foram feitas muitas ações de cobrança à SMTT, à prefeitura, até mesmo ações contra a Promotoria Pública, e que se as coisas não acontecem não é por falta de cobranças. Para D. R. B. J., presidente do CEPD, o

que acontece é uma falta de política no sentido de pensar a acessibilidade, de pensar o atendimento de melhor qualidade para a pessoa com deficiência, percepção essa que se coaduna com os escritos de Ribas (1985) quando afirma que: “por mais que estas reivindicações nos pareçam específicas, elas estão atadas àquilo que as originou, isto é, a um sistema sociocultural que engendra relações sociais que excluem e marginalizam outros tantos segmentos da população” (Ribas, 1985, p. 97).

Na percepção de D. R. B. J. , presidente do CEPD, isso é decorrente do fato de que não há uma organização nessa secretaria, e relatou que o CEPD fez um documento solicitando à SMTT como era feita a distribuição dos ônibus, por área, a quantidade de pessoa com deficiência que tem o Cartão de Gratuidade por bairro, por sexo, por idade, mas que não houve resposta, o que o levou a afirmar que por isso esse órgão tem dificuldade de organizar política, devido a falta de dados, pois a política precisa de números.

Essas situações, segundo esse entrevistado, desestimulam a luta pelos direitos, as pessoas vão se cansando, o movimento não aglutina mais as pessoas, e o que acontece é um pseudo diálogo com a SMTT, pois esta finge que ouve o pessoal do movimento, sendo que a dificuldade que observa é que essa é uma secretaria que tem muito preconceito, muitas barreiras, principalmente a atitudinal, conforme pode ser observado nesse trecho de sua fala.

Então, não aglutina mais, o pessoal já acha que não vai resolver, não confia no MP, não confia na defensoria, o MP não é respeitado, claro que estamos falando da SMTT, mas não é só a SMTT, mas com certeza é a pior (...) lá tem gente com capacidade de gerir, de compreender a política lá dentro, é uma questão mesmo de discriminação lá dentro, de não começar a elaborar uma política (...) a Secretaria Municipal podia ser melhor, o gestor podia ter uma política de transporte melhor, mas é coisa de gestor mesmo, que não vê muita importância (D. R. B. J. presidente do CEPD).

Portanto, os depoimentos dos entrevistados indicam que a participação da sociedade civil é muito importante na busca por melhorias e por garantias de direitos (sendo que isso ficou bem destacado durante as falas sobre a realização da IV Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência), nesse sentido, já houve algumas conquistas, mas é preciso avançar ainda mais, e reivindicar que as medidas não fiquem apenas no papel (a exemplo da Lei Brasileira de Inclusão Social), ao mesmo tempo, os discursos sinalizam que não existem políticas públicas voltadas para o setor de transporte coletivo urbano em São Luís, o que em larga medida deveria ser uma iniciativa da SMTT, a qual é vista pelas pessoas do movimento da pessoa com deficiência como uma secretaria onde prevalecem o

preconceito, a discriminação, que se manifestam por meio de diversas barreiras, sobretudo a barreira atitudinal.

### **4.3 Percepções sobre os entraves e os aspectos a serem melhorados para a promoção de políticas de acessibilidade nos transportes coletivos urbanos**

As análises realizadas ao longo do presente trabalho demonstram que ainda há uma distância muito grande entre o que se assegura por meio de textos de Leis, e o que realmente acontece na prática em relação aos direitos desses cidadãos, especialmente quando se consideram as políticas públicas relativas à acessibilidade nos transportes coletivos urbanos.

Ou seja, o discurso corrente “lembra” e “sublinha” a necessidade de reconhecimento da qualidade de cidadão do indivíduo com deficiência. A prática demonstra que o estado de cidadão – e portanto o exercício pleno da cidadania – não ocorre com frequência. Mas quais os empecilhos ou obstáculos que se interpõem entre a “qualidade” e o “estado” de cidadania? (AMARAL, 1985, p. 188).

Na tentativa de “respondermos” ao questionamento posto pela autora supracitada, analisaremos alguns trechos dos depoimentos dos entrevistados sobre os entraves/obstáculos para a promoção de melhorias no sistema de transporte coletivo urbano em São Luís – MA. Também traçamos e apresentamos um quadro de sugestões de medidas a serem adotadas para que haja melhorias nesse tipo de serviço, o qual resultou de análise das respostas dos entrevistados (representantes do poder público e usuários).

Assim, na percepção da representante da SEDIHPOP, o principal entrave na busca por melhorias nesse tipo de transporte concentra-se na “falta de compreensão, da maioria dos gestores, de que as pessoas com deficiência são pessoas de direitos”, e sinalizou que um fator que também influencia muito é a questão de ordem econômica, é o capitalismo, o lucro, a visão empresarial, muitas vezes pautada no preconceito de que a pessoa com deficiência é um peso para a sociedade, logo, não é vista como pessoa que também tem papel de contribuir com essa sociedade.

No entendimento dessa entrevistada, tudo isso leva os gestores públicos e até mesmo a iniciativa privada, a não promoverem melhorias, e pensa que, do ponto de vista do custo, os projetos não encarecem, a estrutura não se torna tão onerosa quando já se tem um projeto bem estabelecido, desde seu início, mas geralmente o que acontece é que não há a preocupação em se fazer projetos pensando na acessibilidade, e depois é preciso fazer

modificações, o que acaba realmente onerando o custo das obras. Isso é decorrente, muitas vezes, do não atendimento ao princípio de que a sociedade precisa atender a todos em igualdade de direitos, ou seja, ainda prevalece a visão que “é resultado de uma sociedade conservadora, arcaica, preconceituosa, (...) sentimento paternalista de que tem que ajudar, tem que dar um pouquinho, e que tem que dar medidas paliativas, migalhas”, nas palavras dessa entrevistada, ideia essa que também está presente nos escritos de Amaral (1985), que destaca

(...) especialmente os obstáculos de caráter atitudinal e, dentre estes, aqueles que constroem a já discutida visão preconceituosa e estereotipada das pessoas com deficiência. Esta visão, encaminha, por sua vez, para a não inserção da pessoa com deficiência nos diferentes contextos onde são exercitados os direitos e deveres do cidadão (AMARAL, 1985, p. 188).

A fala da coordenadora do CIAPD também foi pautada na percepção de que prevalece ainda a ideia do lucro por parte da iniciativa privada que presta os serviços de transporte coletivo. Assim, expressou-se da seguinte maneira: “eu acredito que vai desde a prestação dos serviços, por ser de iniciativa privada, e quanto menos custos eles tiverem voltados para a sociedade, maior poderia ser seu lucro”, por isso, em seu entendimento, o que existe é uma pressão, por parte da iniciativa privada, em relação à SMTT, devido algumas medidas que são adotadas, como por exemplo, a concessão da gratuidade às pessoas com deficiência.

Em relação à gratuidade, os próprios entrevistados afirmaram que isso é lei, e que não é algo totalmente gratuito, que eles também contribuem com isso, pois são cidadãos que pagam impostos, e, além disso, as empresas recebem um percentual em cima dessas passagens que são denominadas de gratuitas. Conforme o seguinte depoimento do morador do bairro São Francisco e conselheiro do COMDEF:

Porque eles falam que tem muita gratuidade dentro de São Luís, muita coisa de passe livre, então isso é uma coisa que nós estamos brigando por direitos, por lei, nós não estamos pedindo favor, e pelo conhecimento que eu tenho é que esse passe livre é livre entre aspas, a prefeitura repassa ou tem de repassar uma verba para a empresa, se não repassa aí já é outra discussão. O conhecimento que tenho é que esse passe livre a prefeitura repassa um valor, porque você sabe que é muito difícil ter coisa de graça mesmo, quando eles falam é entre aspas, de algum lugar sai esse recurso (P. R. B. M. morador do bairro São Francisco).

De acordo com o defensor público, os entraves são decorrentes de três fatores principais: falta de planejamento, de não se discutir abertamente políticas no setor do transporte; falta de sensibilidade; questão financeira, ao que fez a seguinte afirmação: “então,



a gente nota que mesmo não é fácil, até porque todas as adaptações envolvem recurso, trabalho, o que não é feito de uma hora para outra, precisa de um projeto, esse projeto tem um custo, tanto para sua elaboração, como para sua finalização”.

As percepções dos usuários convergiram no sentido de apontar que um dos principais entraves é a falta de vontade política, de diálogo, especialmente por parte da SMTT. Nas palavras da fundadora do CDPAE: “o grande entrave realmente da secretaria é a falta de diálogo, a falta de poder se conversar para poder realmente pontuar essas questões de avanços dentro da questão da acessibilidade no transporte público”, declaração que em certa medida vai ao encontro do afirmado por D. C. L.:

Mas que a gente sabe que uma das coisas que emperra é a falta de políticas públicas, a omissão, não que não tenha uma legislação, que é uma das mais bonitas, uma das mais importantes, mas a omissão de políticas públicas, a falta de vontade política é que ainda emperra, que faz com que a gente tenha inclusão, tenha acessibilidade em São Luís (...) O que falta é vontade política, a própria omissão dos governantes, acho que falta de vergonha na cara deles mesmo de fazer acessibilidade, não se colocar no lugar do outro, e a partir do momento que você ganha um cargo público, como sempre no Brasil é assim, e não é só em relação à mobilidade urbana, mas é tudo, ninguém não está nem aí pra grande população, que a gente sabe que tem um número muito grande de pessoas com deficiência que utilizam o ônibus, utilizam coletivo, mas é como se fosse uma população invisível. (D. C. L. moradora do Centro Histórico)

Assim, as percepções desses entrevistados convergem no sentido de que ainda falta vontade política, especialmente por parte dos gestores públicos, para que aconteçam melhorias no que diz respeito à acessibilidade nos transportes coletivos da capital maranhense, sendo que este foi apontado como o principal entrave nesse processo, o que acaba por agravar ainda mais os problemas vivenciados por esse segmento social, que, na visão de alguns entrevistados, inclusive do próprio presidente do CEPD, é um segmento bastante massacrado.

Ao indagarmos os entrevistados (representantes do poder público e os usuários) sobre os principais entraves/obstáculos em relação à acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, julgamos ser de extrema relevância também os questionarmos sobre as sugestões de melhorias para a promoção dessa acessibilidade. A partir das respostas, elaboramos o seguinte quadro que resume as sugestões de alguns desses entrevistados.

<b>SUGESTÕES DE MELHORIAS PARA A ACESSIBILIDADE NOS TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS</b>	
<b>(B. P. S. F. Defensor público)</b>	<b>(A. S. morador do bairro Alemanha)</b>
Instalação de Ouvidorias presenciais nos Terminais de Integração; campanha educativa; fiscalização periódica no que diz respeito à vaga da pessoa com deficiência; fiscalização periódica nos ônibus para verificar se os equipamentos estão funcionando.	Que os gestores públicos cobrem dos empresários do setor de transporte manutenções periódicas, no máximo a cada 6 meses, nos equipamentos (elevadores, cinto de segurança, cadeira).
<b>(L. C. C. C. Coordenadora CIAPD)</b>	<b>(C. C. F. B. morador do bairro Cidade Operária)</b>
Ampliação das Ouvidorias, além de ser via telefone (156), que fossem também presenciais nos Terminais de Integração; comprometimento integral dos gestores para promoção de acessibilidade plena, conforme recomendado pela Convenção dos Direitos da Pessoa com Deficiência.	Mudança nas gestões (SMTT e prefeitura); fiscalizações nas empresas de transporte; que o movimento faça campanhas de conscientização que mostrem que as pessoas com deficiência existem e que têm os mesmos direitos que os outros.
<b>(L. J. R. S. Mãe do jovem com paralisia cerebral e fundadora do CDPAE)</b>	<b>(M. I. R. R. Mãe da criança com paralisia cerebral)</b>
Quantitativo suficiente de ônibus para atender às necessidades dos usuários; ações educativas nos ônibus para que os locais reservados não sejam ocupados por pessoas que não têm deficiência; capacitação aos motoristas e cobradores para darem atendimento mais humanizado a essas pessoas.	Todos os ônibus tivessem acesso para os cadeirantes; manutenção constante nos elevadores.
<b>(D. C. L. moradora do Centro Histórico)</b>	<b>(P. R. B. M. morador do bairro São Francisco)</b>
Plano de mobilidade urbana que respeite a acessibilidade; funcionamento de uma comissão de mobilidade; fiscalização contínua nas empresas para verificar se realmente os ônibus estão funcionando; formação permanente aos cobradores e motoristas, para que estes saibam como tratar as diferenças.	Capacitação aos profissionais desse meio de transporte, com participação do movimento da pessoa com deficiência, para mostrar que a pessoa com deficiência tem os mesmos direitos que as demais pessoas; multar as empresas que não ofertam bom serviço; manutenção periódica nos elevadores.
<b>Maria de Jesus</b>	<b>(J. M. N. morador do bairro São Francisco)</b>
Multar as empresas que não prestam bom serviço.	Que houvesse um padrão de ônibus com rebaixamento.
<b>(D. R. B. J. presidente do CEPD)</b>	<b>(J. A. A. P. morador do bairro Vila Palmeira)</b>
Ouvidoria nos Terminais de Integração; campanhas educativas nesses Terminais; contratar pessoas com deficiência pra trabalhar nos Terminais como fiscais; elaborar um código de trânsito e transporte; capacitação aos profissionais dos transportes, a ser oferecida pelas pessoas com deficiência, e que estas sejam remuneradas pela função.	Empresas capacitassem os funcionários sobre o atendimento aos usuários dos ônibus.

Quadro 2: Sugestões de melhorias para a acessibilidade nos transportes coletivos urbanos. Fonte: SANTOS, D. S. 2016.

Podemos inferir, a partir das informações contidas no quadro acima, que as sugestões de melhorias, apresentadas pelos entrevistados, convergem para alguns pontos principais: maior atuação dos órgãos públicos, no sentido de realizarem fiscalizações nas empresas, para que estas ofereçam bons serviços, caso contrário, que sejam aplicadas multas a essas empresas; instalação de Ouvidorias presenciais nos Terminais de Integração; capacitação aos profissionais desse meio de transporte, em parceria com as próprias pessoas com deficiência; campanhas de conscientização para a população; manutenções periódicas nos equipamentos, especialmente nos elevadores dos ônibus, tudo isso, com vistas a oferecer uma acessibilidade plena, nos parâmetros das recomendações que constam no documento da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

## 5 CONCLUSÃO

A análise sobre o termo pessoa com deficiência nos permite afirmar que há todo um processo de lutas em torno dessa definição, lutas essas que se manifestam através dos modelos sociais, a exemplo dos modelos religioso, médico, e social, em que prevaleceu durante muito tempo a ideia de que a pessoa que tinha deficiência era incapaz, inválida, aleijada, sendo que já foram denominadas de pessoas portadoras de deficiência, etc. Posteriormente, decidiu-se por utilizar o termo pessoa com deficiência, pois houve o entendimento de que a deficiência não se porta, mas está com a pessoa ou na pessoa.

O estudo nos enseja a concluir que, devido às medidas de alargamento dos direitos, passou-se a considerar os debates advindos de explicações do modelo social, em que a pessoa passou a ter um tratamento mais diferenciado, especialmente a partir da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, realizada pela ONU em 2006. A partir desse momento, entendeu-se que não é a pessoa com deficiência que tem que se preparar, mas todo o espaço, pois foram percebidas como titulares de direitos, sobretudo dos direitos humanos.

Desta feita, as constatações feitas ao longo desse trabalho, baseadas em estudos dos mais variados teóricos que se debruçam sobre a temática da deficiência, demonstram que há todo um cenário de embate envolvendo a conceituação de deficiência, sendo inúmeras as definições que surgem dos mais variados campos dos saberes, e os órgãos estatísticos também participam desse processo. No Brasil, temos o IBGE como o principal órgão encarregado de fazer levantamentos estatísticos, os quais servem de base para a formulação de políticas públicas em nosso país.

Esse órgão realiza o levantamento censitário denominado de Censo e os dados percentuais das pessoas com deficiência, até antes do Censo de 2000 eram em torno de 2%, mas, a partir da referida pesquisa demográfica houve um crescimento numérico bem elevado, passando a ser em torno de 14,5%. Mas, as análises aqui empreendidas nos levam a concluir que a principal diferença deste levantamento para os anteriores concentra-se no aspecto conceitual, o que causou esse aumento no percentual de pessoas com deficiência.

As mudanças no aspecto conceitual consistem no fato de que os dois últimos Censos incorporaram ao universo das pessoas com deficiência, além das pessoas que se declararam incapazes (Pessoas com Percepção de Incapacidade – PPIs), aquelas que declararam possuir alguma ou grande dificuldade de caminhar, enxergar ou ouvir, o que acabou por incluir grande parte da população idosa nesse quantitativo, porque essas dificuldades funcionais tendem a acompanhar o processo natural do envelhecimento. Outro

diferencial consiste no aspecto de que o próprio entrevistado se avaliou e levou em consideração o uso de alguns aparelhos, como óculos, lente de contato, bengala, prótese, aparelho auditivo, o que permitiu conhecer a parcela da população com deficiência severa.

O estudo nos proporcionou, também, obtermos informações sobre as pessoas com deficiência física que foram entrevistadas. No total, realizamos 13 entrevistas com os usuários dos transportes coletivos urbanos. As respostas dos entrevistados nos levam a concluir que a acessibilidade envolve questões socioeconômicas, conforme afirmado por Vasconcellos (2013).

Os resultados demonstraram que 46% dos entrevistados têm renda de até dois salários mínimos, e que 69% dos entrevistados afirmaram que utilizam o ônibus urbano como principal tipo de transporte em seus deslocamentos diários, o que nos encoraja a ratificar o pressuposto de que as pessoas de baixa renda são as que mais dependem do sistema de transporte coletivo urbano.

Em se tratando dos aspectos concernentes a esse meio de transporte, o estudo demonstrou, a partir das respostas dos entrevistados, que existe um quadro de insatisfação desses usuários relativo à prestação desse tipo de serviço, tendo sido apresentados vários fatores motivadores dessa insatisfação, como por exemplo: forma de tratamento que recebem por parte dos motoristas e cobradores, e às vezes até mesmo da parte dos demais usuários dos ônibus, além do aspecto da estrutura do serviço, incluindo-se a questão das paradas (pontos de abrigo), dos Terminais de Integração e das condições de operação dos elevadores nos ônibus, entre outros.

Este estudo dedicou-se, ainda, a apresentar algumas abordagens sobre a cidade, e identificou que ainda se tem um olhar reducionista sobre a mesma, fato este que fragmenta sua compreensão teórica e prática, na medida em que não possibilitam uma leitura dialética dos acontecimentos. Isto nos levou a considerar que a cidade deve ser estudada por meio da análise dialética de suas contradições, de suas tensões.

Os resultados desse estudo também nos encorajam a afirmar que vivemos em uma sociedade cada vez mais dinâmica, o que levou um dos teóricos dessa temática, John Urry, a afirmar que a mobilidade tem se tornado um paradigma para as Ciências Sociais. Assim, vimos a crucial importância da relação entre a cidade e os meios de transporte para os deslocamentos urbanos, considerando-os como binômios imperfeitos, segundo o entendimento de Carme Miralles-Guasch (2002).

Seguindo essa linha de pensamento, o presente estudo também se debruçou sobre a questão relativa à acessibilidade, voltando-se para uma dimensão mais ampla da questão, em

que são considerados tanto os aspectos espaço-temporais, como também as dimensões de acesso aos bens e serviços, os quais em sua maior parte, são possibilitados pelo uso dos diversos meios de transporte.

A partir das constatações deste estudo, afirmamos que não existe uma acessibilidade geral, mas que esta se diferencia de acordo com a característica individual em relação ao grau de opcionalidade que têm os diferentes cidadãos para ter acesso aos lugares e às atividades cotidianas. Por isso mesmo, analisamos as percepções dos usuários desses meios de transporte, considerando os quesitos referentes à mobilidade e à acessibilidade, relacionados a alguns fatores, como: os Terminais de Integração, os pontos de parada, as calçadas, o atendimento pelos motoristas e cobradores.

Para tanto, nos respaldamos nos depoimentos dos entrevistados (pessoas com deficiência física usuárias do transporte coletivo urbano), e, nos remetemos ainda à situação vivenciada pela cadeirante Maria de Jesus, que demonstrou a falta de acessibilidade nesse tipo de transporte.

No que se refere aos Terminais de Integração, foram apontadas as seguintes dificuldades: problemas nos banheiros para as pessoas com deficiência, pois muitas vezes estão fechados, ou em condições impróprias ao uso; quantitativo insuficiente de ônibus adaptado, especialmente os recorrentes problemas com os elevadores, que muitas vezes não funcionam. Os pontos de paradas, e as calçadas, na percepção dos entrevistados, não apresentam condições de acessibilidade, são inadequados, pois existem muitos buracos no percurso, o que dificulta ainda mais o deslocamento dessas pessoas.

Em relação ao tratamento por parte dos trabalhadores dos transportes coletivos urbanos, foi constatado que muitas vezes alguns destes profissionais não param os veículos, quando solicitado por algum passageiro com deficiência, o que representa, na percepção dos entrevistados, desrespeito, e não atendimento a um direito fundamental: direito de ir e vir.

No que concerne à ideia de direitos a esses cidadãos, identificamos alguns avanços representados em textos de Leis sobre a questão da acessibilidade, da inclusão dessa pauta nos aparatos legais, a exemplo da recente lei brasileira que passou a vigorar a partir de janeiro de 2016, a Lei Brasileira de Inclusão, sendo esta decorrente de várias lutas que culminaram em medidas de alargamento dos direitos dessas pessoas estabelecidos em textos de Leis, Decretos, Resoluções, etc. Ao mesmo tempo, foi identificado que o elenco dos direitos é modificável, ou seja, depende do contexto nos quais são instituídos, das mudanças das condições históricas, o que implica em lutas de classes no poder, dos meios disponíveis para a realização dos mesmos, das transformações técnicas, entre outros fatores.

Este trabalho identificou, também, que atualmente o que está em questão não é apenas a ideia de direitos, mas de algo bem maior, representado por meio da noção de direitos humanos, ou seja, essas pessoas passaram a ser vistas de uma forma bem mais extensiva, seus direitos agora são os que todos os seres humanos devem ter para o exercício pleno de sua cidadania, e isso até mesmo modificou a própria concepção de cidadania.

Ao nos reportamos às medidas de alargamento dos direitos desses cidadãos, identificamos que em São Luís ainda vigora uma lei que vai de encontro com essas concepções, que é Lei Municipal de nº 4672, de 25 de outubro de 2006, que estabelece que o percentual de ônibus adaptados para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida seja de 15%. Esse texto de Lei inclusive não está em concordância com o estabelecido pelo Decreto Federal de nº 5296, de 2 de dezembro de 2004, o qual estabelece o prazo de 10 anos para que haja acessibilidade plena na frota dos transportes coletivos rodoviários, ou seja, para que todos os veículos sejam acessíveis, mas essa normativa ainda não foi atendida.

Em decorrência desses fatores, concordamos com uma das concepções de Vasconcellos (2000), quando este afirma que a acessibilidade se constitui como uma forma de iniquidade, no sentido de que grande parte das pessoas não desfruta da mesma acessibilidade usufruída, por exemplo, pelas pessoas que possuem um automóvel, ou seja, o uso de determinados meios de transporte, de forma acessível, não se estende a todas as pessoas, e sempre os mais desfavorecidos socialmente sofrem com essa situação.

Na esteira dessas discussões, a pesquisa também identificou que ainda há muita situação de exclusão social, em que essas pessoas não são respeitadas em seus direitos, e constantemente vivenciam situações onde prevalecem as barreiras, em todos os aspectos, quer sejam as barreiras arquitetônicas, urbanísticas, mas, sobretudo, as barreiras atitudinais que, no entendimento dos entrevistados, é uma das mais difíceis de serem rompidas.

Assim, partindo de uma perspectiva da inclusão, concluímos que a garantia da acessibilidade, por meio dos aparatos legais, não é suficiente para o exercício pleno do direito fundamental de ir e vir, pois, é necessário promover as condições para que ela aconteça de forma plena, a começar pela eliminação das barreiras arquitetônicas, urbanísticas, e, principalmente, pela eliminação das barreiras atitudinais.

Desta maneira, os relatos dos entrevistados convergem no sentido de que poucos avanços realmente são efetivados, pois muitas vezes as medidas não são garantidas na prática, o que nos levou a concluir que o transporte coletivo urbano na capital maranhense ainda é bastante excludente.

No presente estudo também nos dedicamos a discutir sobre os múltiplos olhares concernentes às políticas públicas, uma vez que acessibilidade perpassa pela institucionalização dessas políticas. Desta feita, analisamos as percepções de alguns órgãos gestores, acerca da existência, ou não, de políticas públicas na área dos transportes coletivos urbanos. A esse respeito, identificamos que a SMTT não desenvolve políticas públicas específicas voltadas para essa questão, mas que já desenvolveu algumas ações nesse sentido, como por exemplo, a institucionalização da Lei 4328 de 01 de março de 2004, a qual trata, entre outros assuntos, da gratuidade nesse tipo de transporte.

Outro tipo de ação realizada pela SMTT diz respeito às entregas de novos veículos ao sistema de transporte coletivo urbano da capital, momentos esses que foram bastante divulgados. Segundo nossas análises, a partir das informações que constam nas matérias divulgadas no sítio eletrônico da prefeitura de São Luís, de 26 de novembro de 2014 a 15 de janeiro de 2016, foram adquiridos 273 novos ônibus.

Todavia, consideramos essas ações não como atos beneméritos promovidos por gestores públicos, especialmente da parte do prefeito municipal, ou do Secretário de Trânsito e Transportes, mas são ações decorrentes do alargamento das medidas de amparo legal a essas pessoas, representadas através da edição de Leis, Decretos, Resoluções.

Outra constatação feita nesse estudo consiste no fato de que foram apresentadas algumas medidas que, no entendimento dos gestores públicos municipais, representarão melhorias no sistema de transporte coletivo urbano da capital maranhense. Uma dessas medidas consiste no processo licitatório de empresas que vão operar nesse meio de transporte. Para isso, foram realizadas audiências públicas, onde tivemos a oportunidade de participar da segunda audiência, no dia 20/01/2016, a qual tratou sobre a questão do transporte público, sendo explicadas, nessa ocasião, algumas medidas que estão sendo adotadas, assim como algumas informações gerais sobre esse meio de transporte.

No presente trabalho analisamos, ainda, os discursos de alguns segmentos do poder público, a exemplo da DPE/MA, da SEDIHPOP, da coordenadora do CIAPD sobre algumas questões referentes a esse tema. A coordenadora do CIAPD e o defensor público nos informaram que as maiores reclamações que chegam até esses órgãos concentram-se no aspecto relativo aos transportes coletivos urbanos.

Também discorreremos sobre algumas ações realizadas pela DPE e pelo CIAPD, os quais, em parceria com outros órgãos e com a sociedade civil, realizaram vistorias nos Terminais de Integração da Praia Grande e da Cohama com intuito de verificar a situação da acessibilidade nesses locais, tendo sido constatadas inúmeras irregularidades, o que os levou a



afirmar que os serviços dos transportes coletivos não estão atendendo aos anseios da população.

Entendemos que o fato de ter aumentado o número de reclamações em relação aos transportes coletivos, por parte desse segmento da população, é um indicativo de que está havendo maior conscientização de que essas pessoas são titulares de direitos, e, que a participação da sociedade civil, especialmente do segmento organizado, é fundamental para a busca por melhorias na acessibilidade nesse meio de transporte. As percepções dos entrevistados do poder público ratificaram os nossos pressupostos, especialmente quando consideramos a afirmação da coordenadora do CIAPD, a qual entende que essas pessoas, ao buscarem seus direitos, através da mediação dos órgãos públicos, estão quebrando a “barreira da invisibilidade”.

Concernente a esse aspecto da participação da sociedade civil organizada, também questionamos os entrevistados (tanto do poder público como da sociedade organizada) acerca da IV Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência, ocorrida no período de 09 a 11 de dezembro de 2015, pois, entendemos que as conferências desempenham papel fundamental na busca pela implementação de políticas públicas voltadas para os segmentos sociais.

Dessa forma, as falas convergiram no sentido de que esse é um momento realmente importante, onde são discutidos vários aspectos da política da pessoa com deficiência em relação ao estado do Maranhão, além do diferencial dessa IV Conferência no sentido que foi pautada em diretrizes, com a participação do poder público e da sociedade civil nas discussões.

Na percepção dos entrevistados, esse é um espaço de reivindicações, cobranças, sugestões, tomadas de posição, mas também de empoderamento dessas pessoas, onde apresentam seus anseios por melhorias, através do estabelecimento de diretrizes a serem seguidas, e de reflexões sobre as conquistas, os avanços e os desafios com vistas à promoção de melhorias nas políticas específicas desse segmento.

No que se refere aos desafios na implementação de políticas com vistas melhorias na acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, foram apontados pelos entrevistados alguns entraves, os quais recaíram no aspecto da falta de vontade política por parte dos órgãos gestores, falta de planejamento das ações, e também falta de diálogos com os segmentos que representam a pessoa com deficiência, especialmente da parte da SMTT, que, na percepção dos usuários, é uma secretaria onde prevalecem o preconceito e a discriminação, chegando mesmo a receber a alcunha de Secretaria Municipal de Tormentos e Torturas.

Também traçamos e apresentamos um quadro de sugestões de medidas a serem implementadas nesse tipo de serviço, o qual resultou da análise das respostas dos entrevistados (representantes do poder público e usuários). As respostas convergiram no sentido de que é preciso haver fiscalizações nas empresas, para que estas ofereçam bons serviços, caso contrário, sugeriram a aplicação de multas a essas empresas; há a necessidade de instalação de Ouvidorias presenciais nos Terminais de Integração; capacitação aos profissionais desse meio de transporte, em parceria com as próprias pessoas com deficiência; que sejam promovidas campanhas de conscientização para a população; que haja manutenções periódicas nos equipamentos, especialmente nos elevadores dos ônibus, tudo isso, com vistas a oferecer uma acessibilidade plena nesse meio de transporte.

Portanto, as discussões e as análises realizadas ao longo deste trabalho nos permitem afirmar que, apesar de algumas medidas adotadas pelo poder público, mas especificamente pela SMTT, ainda não podemos afirmar que existe acessibilidade nos transportes coletivos urbanos em São Luís – MA, e que ainda é preciso haver investimentos no sentido de se pensar políticas públicas, mas em conjunto com a população, para que haja melhorias nesse meio de transporte.

## REFERÊNCIAS

- AMARAL, Lígia Assumpção. **Conhecendo a deficiência:** em companhia de Hércules. Robe Editorial. 1ª. Ed. 1985.
- AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**, Maceió: EDUFAL: UNESP, 2010.
- BACHELARD, Gaston. **A formação do espírito científico:** contribuição para uma psicanálise do conhecimento. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.
- BARTALOTTI, Celina Camargo. **Inclusão social das pessoas com deficiência:** utopia ou possibilidade? – São Paulo: Paulus, 2006.
- BECKER, Howard. **Falando da Sociedade.** Ensaio sobre as diferentes maneiras de representar o social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2009.
- BEZERRA, Rebecca Monte Nunes. **Artigo 9.** Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (novos comentários). Brasília, 2014.
- BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos.** Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- BOURDIEU, Pierre. **Comprender.** In: BOURDIEU, Pierre (coord.). A miséria do mundo. – Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.
- BRASIL. **Constituição da República Federal do Brasil.** Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1998. – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2007.
- \_\_\_\_\_. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)** (Lei 13.146/2015).
- \_\_\_\_\_. **Comissão Nacional da Verdade.** Relatório Comissão Nacional da Verdade. Brasília: CNV, 2014. 976 p. v.
- \_\_\_\_\_. **Censo Demográfico 2010:** características gerais da população, religião e pessoas com deficiência. - Rio de Janeiro: IBGE, 2010.
- \_\_\_\_\_. **Censos demográficos.** Reproduzido de “Introdução”. In: IBGE. Metodologia do Censo Demográfico 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.
- \_\_\_\_\_. **Decreto 5296,** de 2 de dezembro de 2004. Brasília.
- \_\_\_\_\_. **Declaração Universal dos Direitos Humanos.** Brasília. 1998.
- \_\_\_\_\_. **Lei N° 10.098,** de 19 de dezembro de 2000. Brasília.
- \_\_\_\_\_. **Metodologia do censo demográfico 2010 / IBGE.** - Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

CAMPENHOUDT, Luc Van; QUIVY, Raymond. **Manual de investigações em Ciência Sociais**. Lisboa. Editora Gradiva. 6ª. Ed. 2013.

CANGUILHEM, George. **O normal e o patológico**. – 3ª. ed. – Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização.

CANZLER, Weert; KAUFMANN, Vincent; KESSELRING, Sven. Tracing Mobilities – na Introduction. In: In: **Tracing Mobilities: towards a cosmopolitan perspective**, Canzler, Weert; Kaufmann, Vincent e Kesselring, Sven, Great Britain, Bodmain, Cornwall, MPB Books Ltd., 2008.

CORREIA, Ludmila Cerqueira, *et al.* **Ministério Público e integralidade em saúde: os direitos humanos das pessoas com deficiência**. In: LIMA, Isabel Maria Sampaio Oliveira, *et al.* Políticas públicas e pessoa com deficiência: direitos humanos, família e saúde. – Salvador: EDUFBA, 2011.

CUNHA, Hermeneilce Wasti Aires Pereira. **A pessoa com deficiência no espaço urbano de São Luís: (des) caminhos para formalização da inclusão**. In: Caminhos de Geografia. Uberlândia. v. 11, n. 33 mar/2010 p. 76 – 90.

\_\_\_\_\_. **Lugar de cadeirante é em casa? Mobilidade, acessibilidade no transporte coletivo e a produção social da diferença em São Luís**. Presidente Prudente, 2012.

DESLAURIERS, Jean-Pierre; KÉRISIT, Michèle. O delineamento da pesquisa qualitativa. In: POUPART, Jean et al. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

DINIZ, Debora. **O que é deficiência**. São Paulo: Brasiliense, 2007.

FÁVERO, Eugênia Augusta Gonzaga. **Direitos das pessoas com deficiência: garantia de igualdade na diversidade**. Rio de Janeiro: WVA – Ed., 2004.

FERRAZ, Antônio Clóvis “coca” Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. – São Carlos: RiMa, 2004.

GARCIA, Carla Cristina. **Sociologia da Acessibilidade**. Curitiba, PR: IESDE, 2012.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

JACCOUD, Mylène & MAYER, Robert. **A observação direta e a pesquisa qualitativa**. In: POUPART, Jean et al. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

LAVILLE, Christian & DIONNE, Jean. **A construção do saber: manual de Metodologia da pesquisa em Ciências Humanas**. Porto Alegre: editora Artes Médicas. Belo Horizonte: editora UFMG, 1999.

LENOIR, Remir. **Objeto Sociológico e Problema Social**. In: Dominique et al. Iniciação à Pesquisa Sociológica. Tradução de Guilherme João de Freitas Teixeira. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996.

LEÃO, Thiago Marques; LIMA, Isabel Maria Sampaio Oliveira. **Direito sanitário e pessoa com deficiência: uma análise da rede de proteção normativa à saúde no Brasil**. In: LIMA, Isabel Maria Sampaio Oliveira; PINTO, Isabela Cardoso de Matos; PEREIRA, Silvia de Oliveira (organizadoras). Políticas públicas e pessoa com deficiência: direitos humanos, família e saúde. – Salvador: EDUFBA, 2011.

LIMA *et al.* In: LIMA, Isabel Maria Sampaio Oliveira; PINTO, Isabela Cardoso de Matos; PEREIRA, Silvia de Oliveira (organizadoras). Políticas públicas e pessoa com deficiência: direitos humanos, família e saúde. – Salvador: EDUFBA, 2011.

LOBO, Lilia Ferreira. **Os infames da história: pobres, escravos e deficientes no Brasil**. Ed. Lamparina. 2015.

LOPES, Laís de Figueiredo. Artigo 1. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (novos comentários)**. Brasília, 2014.

MARQUES, Eduardo. **As políticas públicas na Ciência Política**. 2013

MENDES, Denise Cristina Vitale Ramos; SPOSATO, Karyna Batista. **O Brasil e os 60 anos da Declaração de 1948: avanços e desafios na proteção dos direitos humanos e da cidadania**. In: Ministério Público e integralidade em saúde: os direitos humanos das pessoas com deficiência. In: LIMA, Isabel Maria Sampaio Oliveira, *et al.* Políticas públicas e pessoa com deficiência: direitos humanos, família e saúde. – Salvador: EDUFBA, 2011.

MERLLIÉ, Dominique. A Construção estatística. In: Dominique et al. **Iniciação à Pesquisa Sociológica**. Tradução de Guilherme João de Freitas Teixeira. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996.

MIRALLES-GUASCH, Carme. Ciudad y transporte. Editorial Ariel, 2002, P. 29

NERI, Marcelo et. al. **Retratos da deficiência no Brasil**. – Rio de Janeiro: FGV/IBRE, CPS, 2003.

PEREIRA, Raimundo José. **Anatomia da diferença: uma investigação teórico-descritiva da deficiência à luz do cotidiano**. Rio de Janeiro. 2006.

PIOVESAN, Flávia. **Temas de direitos Humanos**. São Paulo: Max Limonad, 2003.

POUPART, Jean et al. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

RIBAS, João B. Cintra. **O que são pessoas deficientes**. São Paulo: Nova Cultural: Brasiliense, 1985.

SANTOS, Deusamar Silva dos. **O processo de inclusão social dos alunos com deficiência física, auditiva e visual, na Universidade Federal do Maranhão**. – São Luís, 2012.

SÃO LUÍS. **Lei Orgânica do Município de São Luís**, de 05 de abril de 1990.

\_\_\_\_\_. **Lei N° 4672**, de 25 de outubro de 2006. São Luís - MA.

\_\_\_\_\_. **Lei N° 4328**, de 01 de março de 2004. São Luís - MA.

\_\_\_\_\_. **Lei N° 3430**, de 31 de janeiro de 1996. São Luís - MA.

\_\_\_\_\_. **Lei N° 4109**, de 25 de novembro de 2002. São Luís - MA.

\_\_\_\_\_. **Concorrência Pública nº 004/2016/CPL**.

SOUZA, Celina, *et al.* **Políticas públicas**: uma revisão da literatura. Sociologia, 2006, vol. 8, n. 16.

URRY, John. Moving on the Mobility Turn. In: **Tracing mobilities**: towards a cosmopolitan perspective, Canzler, Weert; Kaufmann, Vincent e Kesselring, Sven, Great Britain, Bodmain, Cornwall, MPB Books Ltd., 2008.

\_\_\_\_\_. **Mobilities**. Cambridge, UK: Polity Press, 2007.

VASCONCELLOS, Alcântara Eduardo. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

\_\_\_\_\_. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. – 3. Ed. – São Paulo: Annablume, 2000.

\_\_\_\_\_. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente, Barueri, SP: Manole, 2013.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. **Trocando Olhares**: uma introdução à construção da sociologia da cidade. São Paulo: Studio Nobel – EDUC, 2000.

### **Documentos consultados**

SÃO LUÍS. **Prefeitura entrega 31 ônibus para o sistema de transporte coletivo**.

Disponível em: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em maio de 2016.

\_\_\_\_\_. **Sem ajuda para descer, deficiente joga cadeira de rodas de ônibus no MA**. Disponível em: [www.g1.com/ma](http://www.g1.com/ma). Acesso em maio de 2016.

\_\_\_\_\_. **Prefeitura garante entrega de 124 novos ônibus ao sistema de transporte público da capital**. Disponível em: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em março de 2016.

\_\_\_\_\_. **Prefeito Edivaldo garante entrega de 58 ônibus novos ao sistema de transporte coletivo**. Disponível em: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em março de 2016.

\_\_\_\_\_. **Prefeitura acompanha início da operacionalização de mais 36 ônibus entrega de 58 ônibus.** Disponível em: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em março de 2016.

\_\_\_\_\_. **Prefeito Edivaldo entrega 24 novos ônibus e apresenta veículo bidirecional da capital.** Disponível em: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em maio de 2016.

\_\_\_\_\_. **Prefeitura promove audiência pública do sistema de transporte.** Disponível em: [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso em março de 2016.

\_\_\_\_\_. **DPE e sociedade civil realizam vistoria em terminais de integração de SL.** Disponível em: [www.jornalpequeno.com.br](http://www.jornalpequeno.com.br). Acesso em junho de 2016.

ANEXOS



## ANEXO I ROTEIRO DE ENTREVISTAS

### UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

**Pesquisa sobre Mobilidade e Acessibilidade nos ônibus em São Luís - MA: a pessoa com deficiência física em discussão.**

#### Parte I – Sobre o entrevistado

01. Idade: \_\_\_\_\_
02. Sexo/Gênero: ( ) masculino ( ) feminino
03. Estado civil : ( ) solteiro (a) ( ) casado (a) ( ) união estável/moro com companheiro (a)
04. Naturalidade: \_\_\_\_\_
05. Local de moradia (bairro) : \_\_\_\_\_
06. Tipo de deficiência \_\_\_\_\_
07. Deficiência congênita ( ) deficiência adquirida ( ) com que idade \_\_\_\_\_.
08. Com quem você mora?  
( ) com os pais ( ) apenas com pai ( ) apenas com mãe ( ) amigo (a) ou colega ( ) com cônjuge/companheiro ( ) com filhos ( ) outros parentes ( ) moradia alugada ( ) casa própria ( ) outra opção (especifique) : \_\_\_\_\_
09. A renda da sua família está na faixa de: ( ) até 2 salários mínimos ( ) de 2 a 3 salários mínimos ( ) de 3 a 5 salários mínimos ( ) de 5 a 10 salários mínimos ( ) acima de 10 salários mínimos.
10. Você contribui para a renda de sua família? ( ) sim ( ) não
11. Qual a sua ocupação?  
( ) estudante ( ) autônomo (a) /trabalho eventual ( ) trabalha até 6 horas por dia, com vínculo empregatício ( ) trabalha mais de 6 horas por dia, com vínculo empregatício ( ) estagiário (a) ( ) outra \_\_\_\_\_
12. Qual o tipo de transporte você mais utiliza?  
( ) ônibus urbano ( ) carro adaptado ( ) carro não adaptado ( ) outro: \_\_\_\_\_.

**Parte II – Sobre os transportes coletivos (ônibus)**

**13.** Caso utilize ônibus urbano, com que frequência, durante a semana, você faz uso desse meio de transporte?

( ) Raramente ( ) às vezes ( ) frequentemente ( ) mais de uma viagem durante o dia.

**14.** Qual seu grau de satisfação ao usar os ônibus urbanos em São Luís?

( ) muito grande ( ) grande ( ) médio ( ) pequeno ( ) nenhum

**15.** Quais as suas maiores dificuldades quando utiliza ônibus urbano em São Luís, no que se refere à mobilidade e acessibilidade, levando em conta alguns fatores, como: os Terminais de Integração, os pontos de parada, o atendimento pelos motoristas e cobradores?

---

---

---

---

---

---

---

---

**16.** Você pode relatar alguma (s) experiência (s) ao fazer uso desse meio de transporte?

---

---

---

---

---

---

---

---

**17.** Levando em conta as respostas anteriores, você considera os ônibus urbanos de São Luís acessíveis para as pessoas com deficiência física ou eles são um meio de transporte excludente?

---

---

---

---

---

---

---

---

**18.** Quais as suas sugestões para a melhoria da acessibilidade nos ônibus urbanos em São Luís?

---

---

---

---

---

---

---

---

**20.** Você já visitou outras cidades e utilizou o transporte público (ônibus urbano)? Caso a resposta seja sim, percebeu alguma diferença em relação aos ônibus em São Luís?

---

---

---

---

---

---

**21.** Você participou/participa de alguma entidade/grupo em defesa dos direitos da pessoa com deficiência, como os Conselhos, os Fóruns, etc.? Justifique sua resposta.

---

---

---

---

---

---

**22.** Você conhece alguma política dessas entidades/grupos voltada para a defesa da promoção de melhorias na acessibilidade nos ônibus urbanos em São Luís?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Obrigada por sua participação!**

## **ANEXO II ROTEIROS DE ENTREVISTAS COM REPRESENTANTES DA DPE/MA, DO SEDIHPOP, E DO SET**

### **Secretaria Estadual de Direitos Humanos e Participação Popular - SEDIHPOP**

- 1** - Na perspectiva dos direitos humanos e considerando o contexto brasileiro, como você analisa os avanços ou possíveis retrocessos no que diz respeito aos direitos das pessoas com deficiência?
  
- 2** - Como você analisa a atuação da Secretaria Estadual de Direitos Humanos no que diz respeito às demandas e reivindicações dos direitos das pessoas com deficiência?
  
- 3** - Como você avalia a participação da sociedade civil, especialmente a sociedade civil organizada (organizada através de fóruns, conselhos, entidades), no que diz respeito às lutas pelos direitos das pessoas com deficiência?
  
- 4** - A Secretaria tem atuado no sentido de promover ou incentivar políticas públicas voltadas para a mobilidade e acessibilidade das pessoas com deficiência física nos ônibus urbanos em São Luís?
  
- 5** - A acessibilidade para as pessoas com deficiência física, no que diz respeito aos ônibus urbanos, são direitos efetivamente garantidos a esses cidadãos ou esses são meios de transporte excludente?
  
- 6** - Em seu entendimento, quais os principais entraves para que alguns direitos, como o direito à acessibilidade nos ônibus urbanos, não sejam efetivamente garantidos a todos?
  
- 7** - Em dezembro acontecerá a IV Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Quais suas perspectivas em relação a essa Conferência e qual a importância da mesma no que diz respeito à luta pelos direitos das pessoas com deficiência?

**Superintendente do Sindicato das Empresas de Transporte (SET)**

- 1 – O SET tem políticas voltadas para melhorias da acessibilidade nos ônibus urbanos em São Luís?
- 2 – Como você analisa a atuação do poder público e também do setor privado no que diz respeito à promoção de melhorias nos transportes públicos?
- 3 – Como você avalia a política de acessibilidade nos ônibus urbanos em São Luís?
- 4 – Vocês possuem o levantamento do quantitativo de ônibus adaptados que atualmente estão em operação?
- 5 – Qual a demanda de usuários dos ônibus urbanos em São Luís com algum tipo de deficiência?
- 6 – Com que frequência são ofertados cursos de capacitação para os motoristas e cobradores no sentido de operacionalizarem os equipamentos facilitadores da acessibilidade, como os elevadores nos ônibus?
- 7 – Qual sua avaliação dos impactos da implantação do sistema de biometria facial no que diz respeito às pessoas com deficiência física?
- 8 – Quais os principais entraves no que diz respeito à mobilidade e acessibilidade nos ônibus urbanos em São Luís?
- 9 – Do seu ponto de vista, quais aspectos devem ser melhorados, tanto por parte do poder público, do setor privado e da própria sociedade, para que a política de acessibilidade nos ônibus urbanos seja efetivamente garantida a todos?

### **Assistente social e Defensor Público que atuam na DPE/MA**

- 1** - Na perspectiva dos direitos humanos e considerando o contexto brasileiro, como você analisa os avanços ou possíveis retrocessos no que diz respeito aos direitos das pessoas com deficiência?
- 2** - Como você analisa a atuação da Defensoria Pública, especialmente do CIAPD, no que diz respeito às demandas e reivindicações dos direitos das pessoas com deficiência?
- 3** - Como você avalia a participação da sociedade civil, especialmente a sociedade civil organizada (organizada através de fóruns, conselhos, entidades), no que diz respeito às lutas pelos direitos das pessoas com deficiência?
- 4** – O direito das pessoas com deficiência física de ir e vir, em relação aos ônibus urbanos, são direitos efetivamente garantidos a esses cidadãos ou esses são meios de transporte excludente?
- 5** - Qual sua percepção sobre a existência, ou não, de políticas públicas voltadas para a promoção de acessibilidade nos ônibus urbanos em São Luís, as quais são, ou deveriam ser, implementadas pela SMTT?
- 6** – De que maneira a Defensoria Pública, principalmente o CIAPD, tem atuado no sentido de cobrar a iniciativa de políticas públicas voltadas para a mobilidade e acessibilidade das pessoas com deficiência física nos ônibus urbanos em São Luís?
- 7** - Em seu entendimento, quais os principais entraves, tanto por parte da iniciativa privada, do setor público, como da sociedade civil, para que alguns direitos, como o direito à acessibilidade nos ônibus urbanos, não sejam efetivamente garantidos a todos?
- 8** - Do seu ponto de vista, quais aspectos devem ser melhorados, tanto por parte do poder público, do setor privado e da própria sociedade, para que a política de acessibilidade nos ônibus urbanos seja efetivamente garantida a todos?
- 9** - Em dezembro acontecerá a IV Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Quais suas perspectivas em relação a essa Conferência e qual a importância da mesma no que diz respeito à luta pelos direitos das pessoas com deficiência?