

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”  
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**

**ANIVALDO JOSÉ DE CARVALHO**

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E DA  
ACESSIBILIDADE COMO MEIOS DE ACESSO A DIREITOS  
DE CIDADANIA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O  
CASO DOS CADEIRANTES DE FRANCA-SP**

**FRANCA**

**2017**

**ANIVALDO JOSÉ DE CARVALHO**

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E DA  
ACESSIBILIDADE COMO MEIOS DE ACESSO A DIREITOS  
DE CIDADANIA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O  
CASO DOS CADEIRANTES DE FRANCA-SP**

**Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como pré-requisito para obtenção do Título de Mestre em Planejamento e Análise de Políticas Públicas. Área de Concentração: Desenvolvimento Social - Linha de pesquisa: Política e Gestão Educacional  
Orientador: Prof. Dr. Jonas Rafael dos Santos.**

**FRANCA**

**2017**

Carvalho, Anivaldo José de.

A importância do transporte público e da acessibilidade como meios de acesso a direitos de cidadania das pessoas com deficiência : o caso dos cadeirantes de Franca-SP / Anivaldo José de Carvalho. –Franca : [s.n.], 2017.  
164 f.

Dissertação (Mestrado Profissional – Políticas Públicas).  
Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais

Orientador: Jonas Rafael dos Santos

1. Deficientes. 2. Acessibilidade. 3. Transportes coletivos.  
4. Políticas públicas. I. Título.

CDD – 362.43

**ANIVALDO JOSÉ DE CARVALHO**

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E DA  
ACESSIBILIDADE COMO MEIOS DE ACESSO A DIREITOS  
DE CIDADANIA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O  
CASO DOS CADEIRANTES DE FRANCA-SP**

**Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências Humanas e  
Sociais da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita  
Filho”, como pré-requisito para obtenção do Título de Mestre em  
Planejamento e Análise de Políticas Públicas.**

**BANCA EXAMINADORA**

**Presidente:**

---

**Professor Doutor Jonas Rafael dos Santos – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – UNESP – Campus Franca/SP**

**1º. Examinador:**

---

**Professor Doutor Mauro Ferreira – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – UNESP – Campus Franca/SP**

**2º. Examinador:**

---

**Professor Doutor Diogo da Silva Roiz – Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul**

**Franca, 22 de fevereiro de 2017.**

*Dedico essa dissertação a uma pessoa muito importante para a minha vida: Herbert Viana Cavalcanti da Silva. Meu querido, seu apoio, na elaboração desse trabalho, foi grandioso: como leitor, como revisor e como palpiteiro você, sem dúvida, conseguiu melhorar e agregar muito valor, ajudando a fazer deste não apenas um cumprimento de requisito para a obtenção de um título, mas uma pesquisa sobre pessoas, o que é importante demais. Herbert, sua participação na minha vida tem feito meus dias melhores, minha vida mais fácil e meu caminho mais seguro. Obrigado por fazer parte dela. Amo você!*

## AGRADECIMENTOS

Não devemos nos enganar. A elaboração de uma dissertação de conclusão de mestrado é uma tarefa árdua e dificilmente pode ser feita de forma solitária. Todos aqueles que nos rodeiam têm participação no resultado final e, obviamente, no sucesso do trabalho. Quero me direcionar a estas pessoas.

Agradeço ao meu orientador, o professor Jonas, pela dedicação na minha orientação e pela paciência que teve comigo nos momentos mais difíceis.

Agradeço ao meu pai, Francisco e à minha falecida mãe, Maria, pela educação e pelo apoio de me fazer buscar sempre melhores condições para minha vida.

Agradeço aos meus irmãos pelo apoio e pelo carinho sempre dedicados a mim, em todos os momentos.

Agradeço aos meus sobrinhos pela calma com que sempre me trataram e me ajudaram a superar cada momento de dificuldade.

Agradeço aos meus amigos pela confiança depositada em mim, na busca de superar cada um dos desafios que apareceram.

Agradeço, enfim, a Deus pelo fato de estar vivo e poder viver momentos tão especiais como esse!

*“O sucesso nasce do querer, da determinação e persistência em se chegar a um objetivo.  
Mesmo não atingindo o alvo, quem busca e vence obstáculos, no mínimo fará coisas  
admiráveis”.*

José de Alencar

CARVALHO, Anivaldo José de. **A importância do transporte público e da acessibilidade como meios de acesso a direitos de cidadania das pessoas com deficiência: o caso dos cadeirantes de Franca-SP**. 2017. 164 f. Dissertação de Mestrado. (Mestrado em Planejamento e Análise de Políticas Públicas). - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” - Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Franca, 2017.

## RESUMO

Este trabalho tem como objeto a análise de como o transporte público e a acessibilidade dos espaços urbanos influenciam na busca de direitos básicos de cidadania das pessoas com deficiência. Educação, trabalho e saúde são direitos sempre pleiteados por toda a sociedade e, não seria diferente para este recorte social. Estes direitos nem sempre conseguem se efetivar se não houver políticas públicas específicas que respondam às demandas deste público e ofereçam um sistema de transporte e um ambiente urbano que possibilite à pessoa com deficiência a sua locomoção em condições autônomas. Abordaremos como esses serviços vêm sendo oferecidos e, se o mesmo cumpre um direito social importantíssimo disposto na Constituição Federal de 1988: o direito de ir e vir. Tomar-se-á como base a cidade de Franca, no Estado de São Paulo. Faremos, inicialmente, uma análise de como a literatura aborda o tema, tendo como parâmetro as obras que tem como foco o transporte público e a acessibilidade urbana, com suas dificuldades na sociedade moderna. Posteriormente, analisaremos as políticas nacional e municipal de mobilidade urbana, tentando abordar a questão dentro do contexto da pessoa com deficiência. Em um terceiro momento, analisaremos a forma como as pessoas com deficiência avaliam os serviços de transporte público adaptado e de acessibilidade que são disponibilizados em Franca e, por fim, avaliaremos a participação de órgãos e entidades relacionadas à causa da pessoa com deficiência e que resultados já foram obtidos com essa interferência.

**Palavras-chave:** Pessoas com deficiência. Transporte público adaptado. Acessibilidade. Políticas Públicas.



CARVALHO, Anivaldo José de. **The importance of public transport and accessibility as means of Access to citizenship rights of disabled people: the case of the wheelchair users in Franca-SP.** 164 p. Dissertation (Professional Master's Degree in Planning and Analysis of Public Policies). - Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Franca, 2017.

## ABSTRACT

This work is aimed at the analysis of how the public transport and the accessibility in urban spaces affect in the search of basic citizenship rights of disabled people. Education, work and health are rights that are always claimed by the whole of society and, it could not be different for this social cut. These rights can not always be implemented if it does not have specific public policies that respond the demands of this public and offer a transport system and a urban environment that enable the autonomous locomotion of disabled people. We will examine how these services have been offered and, if they comply a social very important right disposed in Federal Constitution of 1988: the right to come and go. The study will take as a basis the city of Franca, in São Paulo State. We will perform, in the first place, an analysis of how the literature approaches the theme, taking as a parameter the works that have as focus the public transport and the urban accessibility, with its difficulties in modern society. Subsequently, we will analyze the national and municipal policies of urban mobility, trying to approach the issue within the context of disabled people. In a third period, we will analyze the way of how disabled people evaluate the adapted public transport and the accessibility that are delivered in Franca and, in conclusion, we will evaluate the participation of bodies and entities related to the cause of disabled people and which results have already been obtained with this interference.

Key words: Disabled people. Adapted public transport. Accessibility. Public policies.

## LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ADEFI	Associação dos Deficientes Físicos de Franca
APAE	Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais
CF	Constituição Federal
CONADE	Conselho Nacional do Direito da Pessoa com Deficiência
DDPD	Declaração dos Direitos da Pessoa Deficiente
DUDH	Declaração Universal dos Direitos do Homem
EMDEF	Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca
IBDD	Instituto Brasileiro dos Direitos da Pessoa com Deficiência
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
LBI	Lei Brasileira de Inclusão
LIBRAS	Língua Brasileira de Sinais
MEC	Ministério da Educação
MPE	Ministério Público Estadual
ONU	Organização das Nações Unidas
PcD	Pessoas com Deficiência
SeMob	Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
UNESP	Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
UNIFACEF	Centro Universitário de Franca
UNIFRAN	Universidade de Franca
VETOR	Via especial de transporte de ônibus rápido

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> - Tubo - Estação Praça Rui Barbosa – Curitiba .....	66
<b>Figura 2</b> - Estação Praça Osório – Curitiba .....	66
<b>Figura 3</b> - Estação Praça Rui Barbosa – Curitiba .....	67
<b>Figura 4</b> - Rampa de acesso ao Terminal Central – Uberlândia – MG .....	69
<b>Figura 5</b> - Veículo com rampa para embarque de cadeirantes – Uberlândia – MG. ....	69
<b>Figura 6</b> - Elevador de acesso para cadeirantes – Terminal Central – Uberlândia – MG .....	70
<b>Figura 7</b> - Corredor exclusivo de ônibus – Uberaba – MG .....	73
<b>Figura 8</b> - Corredor exclusivo de ônibus – Uberaba – MG .....	74
<b>Figura 9</b> - Rampa da rua Major Claudiano – Franca – SP .....	79
<b>Figura 10</b> - Rampa da esquina das ruas Saldanha Marinho e Campos Sales. ....	80
<b>Figura 11</b> - Rampa da esquina das ruas Saldanha Marinho e Major Claudiano.....	80
<b>Figura 12</b> - Rampa da esquina das ruas Saldanha Marinho e Campos Sales .....	81
<b>Figura 13</b> - Van para transporte de cadeirantes – modelo antigo. Foto externa.....	83
<b>Figura 14</b> - Van para transporte de cadeirantes – modelo antigo. Foto externa.....	84
<b>Figura 15</b> - Van para transporte de cadeirantes – modelo antigo. Foto interna.....	84
<b>Figura 16</b> - Van para transporte de cadeirantes – modelo antigo. Foto interna.....	85
<b>Figura 17</b> - Van para transporte de cadeirantes – modelo novo. Foto externa. ....	86
<b>Figura 18</b> - Van para transporte de cadeirantes – modelo novo. Foto externa. ....	86
<b>Figura 19</b> - Van para transporte de cadeirantes – modelo novo. Foto interna.....	87
<b>Figura 20</b> - Van para transporte de cadeirantes – modelo novo. Foto interna.....	87
<b>Figura 21</b> - Foto que representa a visão do cadeirante ao desembarcar na parada do Unifacef .....	90
<b>Figura 22</b> - Foto da perspectiva da calçada da Unifacef em direção ao ponto de ônibus .....	90
<b>Figura 23</b> - Ponto de parada em frente do portão de entrada – Unifran .....	91
<b>Figura 24</b> - Visão pela perspectiva do usuário que desembarca no ponto da Unifran .....	92
<b>Figura 25</b> - Portão de entrada da Unifran visto a partir do ponto de desembarque.....	92
<b>Figura 26</b> - Ponto de ônibus frontal à Unesp – Franca. ....	93
<b>Figura 27</b> - Ponto de ônibus frontal à Unesp – Franca.....	94
<b>Figura 28</b> - Ponto de ônibus frontal à Unesp – Franca. ....	94

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> - Participação por gênero.....	99
<b>Gráfico 2</b> - Faixa etária .....	100
<b>Gráfico 3</b> - Estado civil.....	101
<b>Gráfico 4</b> - Estuda atualmente?.....	102
<b>Gráfico 5</b> - Renda familiar.....	103
<b>Gráfico 6</b> - Possui benefício assistencial?.....	104
<b>Gráfico 7</b> - Trabalha atualmente?.....	105
<b>Gráfico 8</b> - Tipos de patologia .....	106
<b>Gráfico 9</b> - Precisa de auxílio de terceiros para atividades diárias?.....	107
<b>Gráfico 10</b> - Sua residência é adaptada às suas necessidades?.....	108
<b>Gráfico 11</b> - Tempo de utilização do transporte adaptado.....	109
<b>Gráfico 12</b> - Utiliza o transporte para qual finalidade?.....	110
<b>Gráfico 13</b> - Utiliza o transporte quantos dias por semana?.....	111
<b>Gráfico 14</b> - Já teve alguma marcação de horário negada pela empresa de transporte público?.....	112
<b>Gráfico 15</b> - Já perdeu algum compromisso pelo não agendamento do transporte?....	113
<b>Gráfico 16</b> - Já deixou de ir ao trabalho por falta de transporte público?.....	114
<b>Gráfico 17</b> - Já deixou de assumir algum trabalho por não conseguir o transporte público?.....	115
<b>Gráfico 18</b> - Já se ausentou das aulas por falta de transporte?.....	116
<b>Gráfico 19</b> - Já teve que escolher uma escola mais próxima de casa para não depender de transporte público para frequentar as aulas?.....	117
<b>Gráfico 20</b> - Faz tratamento de saúde (acompanhamento médico, fisioterápico, terapêutico, etc.)?.....	119
<b>Gráfico 21</b> - Já perdeu algum dia de tratamento por falta de transporte?.....	120
<b>Gráfico 22</b> - A escolha dos locais de tratamento é feita considerando a questão da disponibilidade de transporte público?.....	121
<b>Gráfico 23</b> - Quantas dias por semana utiliza o transporte público com a finalidade de lazer?.....	122
<b>Gráfico 24</b> - Qual tipo de transporte você utiliza?.....	123
<b>Gráfico 25</b> - Quando não pode usar o transporte público, tem a possibilidade de usar	

um transporte próprio ou particular?.....	124
<b>Gráfico 26</b> - Quais as maiores dificuldades em relação ao uso do transporte público? .....	125
<b>Gráfico 27</b> - Em um contexto geral, como avalia o transporte que lhe é oferecido? .....	126
<b>Gráfico 28</b> - Em relação à acessibilidade, como você classifica os locais que frequenta? .....	128
<b>Gráfico 29</b> - Quando utiliza ônibus, com que frequência encontra problemas de acessibilidade? .....	129
<b>Gráfico 30</b> - Já desviou seu caminho por falta de locais acessíveis?.....	130
<b>Gráfico 31</b> - Escolha uma nota considerando a sua percepção da acessibilidade da cidade de Franca.....	131

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1:</b> Participantes que já haviam perdido ano letivo por não conseguir frequentar às aulas diariamente.....	118
--	-----

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>17</b>
<b>1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA E CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA RELACIONADA À QUESTÃO DA DEFICIÊNCIA.....</b>	<b>21</b>
1.1. Aspectos histórico - conceituais relacionados à deficiência.....	21
1.2. Concepções referenciais.....	266
1.3. Dispositivos constitucionais e legais relacionados aos direitos da pessoa com deficiência.....	29
1.4. A Lei Brasileira de Inclusão.....	344
1.5. Panorama de acesso das pessoas com deficiência aos direitos sociais de cidadania.....	36
<b>2. O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA CADEIRANTES NA CIDADE DE FRANCA, A ACESSIBILIDADE DOS AMBIENTES E OS SEUS ASPECTOS RELACIONADOS .....</b>	<b>44</b>
2.1. Abordagens iniciais.....	44
2.2. Acessibilidade e mobilidade urbana.....	47
2.3. Desenho universal .....	52
2.4. Programas e ações governamentais nacionais direcionadas ao transporte das pessoas com deficiência .....	53
2.5. Boas práticas municipais em relação à acessibilidade e transporte de pessoas com deficiência .....	644
2.6. O transporte das pessoas com deficiência na cidade de Franca – SP: aspectos de locomoção e acessibilidade .....	755
<b>3. PERFIL DO CADEIRANTE FRANCANO, SUA PERCEPÇÃO ACERCA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE ADAPTADO E SISTEMÁTICA UTILIZADA PELA EMPRESA GERENCIADORA DO SISTEMA NA ESCOLHA DOS BENEFICIADOS .....</b>	<b>966</b>
3.1. Opção pela pesquisa descritiva quantitativa.....	966
3.2. Utilização dos questionários.....	977
3.3. Avaliações dos dados relacionados ao perfil socioeconômico do cadeirante da cidade de Franca .....	988
3.4. Análise da percepção do cadeirante da cidade de Franca em relação ao sistema de transporte adaptado e da acessibilidade das estruturas municipais .....	1088
3.5. Considerações acerca do questionário respondido pela empresa municipal responsável pelo gerenciamento do transporte público .....	1311
<b>4. A PARTICIPAÇÃO DAS ENTIDADES ESTATAIS E PARAESTATAIS NO CONTEXTO DA DEFESA DOS DIREITOS DOS CADEIRANTES DA CIDADE DE FRANCA E A PROPOSTA DE CRIAÇÃO DA CÂMARA DE ACESSIBILIDADE DO MUNICÍPIO DE FRANCA .....</b>	<b>1366</b>

4.1. Entidades relacionadas à causa da pessoa com deficiência em Franca .....	1366
4.2. Câmara de Acessibilidade junto ao Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência de Franca .....	1455
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>15050</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>15555</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>1611</b>



## INTRODUÇÃO

O tema “pessoa com deficiência” não é novo para os trabalhos acadêmicos. Ele já foi objeto de inúmeros textos, artigos, dissertações e teses. As abordagens são as mais variadas e transitam por diversas áreas do conhecimento humano: medicina, psicologia, fisioterapia, assistência social, direito, sociologia, engenharia, arquitetura, urbanismo, entre outras. Contudo, apesar da existência de bons textos sobre o assunto, há, ainda, muito a tratar em relação a esse relevante grupo social. Até mesmo para reforçar a sua importância como participantes da sociedade, tanto quanto qualquer outra pessoa.

A principal abordagem desse trabalho é o acesso a direitos de cidadania. Iremos avaliar qual a importância do transporte e da acessibilidade urbana para o alcance dos diversos sociais contidos na Constituição Federal. Percebam que o foco será no direito “meio” e não no direito “fim”. Contudo, até mesmo por sua importância, estes direitos (direitos-fim) serão analisados, pois são eles que são ou que devem ser exercidos diariamente por cada pessoa com deficiência.

Direitos civis foram construídos no mundo pela garantia dos direitos individuais, pelo direito de ir e vir, pela liberdade de expressão, pelo acesso à justiça. Direitos políticos foram garantidos pela participação nos diversos níveis de decisão possibilitando convivência política e exercício de democracia. Direitos sociais foram personificados na construção do Estado do Bem-Estar Social e foram plantados e colhidos das mais diversas formas em nosso mundo atual. O direito à saúde foi definido como matéria básica do direito à vida, como possibilidade de colocar ao alcance de todos o bem-estar ampliado e amparado nos avanços das ciências e da medicina. O direito à educação, como necessidade fundamental para a construção do ser humano, indispensável ao homem como ser completo onde conhecimento e cultura transformam cotidianamente suas dimensões de vida. E o direito ao trabalho, como forma de realização do homem no mundo moderno, por onde pode tomar parte na construção de sua vida, de sua comunidade, de seu país. (IBDD, 2008, p.37).

São esses os direitos que as pessoas com deficiência pleiteiam e buscam exercer a cada dia. São os direitos que as pessoas com deficiência entendem como seus, como pertencentes ao seu direito de personalidade, assim como ocorre com qualquer outro cidadão. Embora, esses direitos sejam inerentes a cada pessoa, para as pessoas com deficiência eles somente podem ser usufruídos, se houver condições de serem alcançados. O seu alcance pode se dar de forma mais simplificada, caso haja boas condições de transporte e os ambientes apresentem acessibilidade, ou pode se dar de forma mais difícil quando não há transportes adaptados e as estruturas urbanas não possuam condições satisfatórias para a livre locomoção das pessoas com deficiência. Nesse sentido:

O tema da acessibilidade é uma das questões centrais para a qualidade de vida e o pleno exercício da cidadania pelas pessoas portadoras de deficiências - PPDs. Com efeito, as dificuldades de locomoção nas vias públicas e de acesso aos transportes públicos, a par de inúmeros constrangimentos, frequentemente inviabilizam o exercício pelas PPDs dos direitos à educação, à saúde e ao trabalho. (LIMA, 2006, p. 2).

O escopo desse trabalho está na análise da importância que o sistema de transporte público e a acessibilidade urbana têm para o alcance de direitos das pessoas com deficiência. Usaremos, como base para esta pesquisa, os usuários de cadeiras de rodas, pois são aqueles que, realmente, sofreriam reflexos diretos no caso de o sistema de transporte não funcionar satisfatoriamente ou de as estruturas urbanas da cidade não serem acessíveis.

Os cadeirantes poderiam ser prejudicados em situações simples do cotidiano. A impossibilidade de embarque nos veículos é uma delas. A inexistência de veículos adequados tem o condão de impedir que essas pessoas possam exercer sua plena cidadania. A falta de veículos em condições de embarcar essas pessoas pode impedir uma consulta médica, a ida à escola, o acesso diário ao trabalho ou, mesmo, os necessários momentos de lazer. A falta de acessibilidade completa este quadro complicado. Mesmo que haja o transporte adaptado, este não se tornará efetivo caso o cadeirante não consiga se locomover nos locais de destino. Prédios com escadas, ruas com desnivelamento, calçadas com buracos ou não cimentadas são obstáculos que podem fazer com que a vida do cadeirante não aconteça em sua plenitude. Uma calçada sem rampa de acesso é simples de ser superada por um “andante”, contudo, é um imenso obstáculo para um cadeirante.

Nesse trabalho, iremos analisar a política nacional brasileira e a municipal de Franca relacionada às questões de transporte e acessibilidade. Abordaremos a forma como essas duas ações governamentais se relacionam e qual é o efetivo resultado junto ao cotidiano das pessoas com deficiência. Essa política nacional de inclusão e acessibilidade teve início, como programa, na metade da primeira década dos anos 2000 e criou condições para que os municípios brasileiros pudessem tomar as primeiras ações no sentido de adequação de suas estruturas urbanas e do seu sistema de transporte público. Isto será relatado no segundo capítulo deste trabalho.

Compreender como as pessoas com deficiência percebem o serviço de transporte e a acessibilidade que tem à sua disposição é importante, inclusive para que esses possam ser melhorados. Alguns municípios brasileiros não são inclusivos em um sentido de possibilitar às pessoas com deficiência boas condições de locomoção. Quando se conhece as dificuldades pelas quais passam esse grupo social, é possível direcionar ações públicas mais efetivas,

gerando efetiva melhoria na qualidade de vida dessas pessoas. Estas políticas públicas, obviamente, dependem do necessário “jogo político” para que sejam postas em prática. Exatamente aí está um dos grandes problemas para o segmento da pessoa com deficiência. Trata-se, ainda, de um grupo social com pouco peso político, que não consegue pressionar a classe política com a força necessária para que as ações governamentais sejam levadas a cabo. Apesar de uma notória mudança nos últimos anos, ainda é preciso que esse ponto seja melhorado.

E, essa percepção será retratada no terceiro capítulo desse trabalho. Nele, será possível avaliar, a partir dos dados colhidos na pesquisa de campo, qual é o perfil dos cadeirantes residentes no município de Franca. Será possível, ainda, verificar qual é a sua renda familiar, seu estado civil, as principais patologias que os acometem, se estão ou não trabalhando, se frequentam ou não a escola e se fazem algum tipo de tratamento médico. Esses dados, relacionados ao perfil dos cadeirantes francanos, são relevantes, pois, com eles, é possível obter um panorama de qual é a realidade dessas pessoas.

Também, será possível analisar qual a avaliação do sistema de transporte e da acessibilidade urbana por parte desses cadeirantes. Nesse capítulo, ainda, será possível avaliar se a falta de transporte já prejudicou ou impediu que o cadeirante assumisse uma vaga de emprego ou se perdeu dias de trabalho. Será possível, também, avaliar qual o reflexo da falta de transporte para atividades relacionadas à área de saúde, educação e lazer. Faremos uso de gráficos e tabelas para que possamos entender esses importantes aspectos da vida desse grupo social.

Ainda no terceiro capítulo trataremos a posição da empresa gerenciadora do transporte público municipal da cidade. Apresentamos à Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca (EMDEF) algumas perguntas para conseguir entender os critérios de seleção da empresa ao disponibilizar, ou não, o transporte público de vans para cadeirantes. Nessa seção da dissertação, foi possível compreender os parâmetros objetivos apresentados pela empresa e, por consequência, entender como algumas pessoas são beneficiadas e outras não.

No quarto capítulo abordaremos como se dá a participação das entidades estatais e paraestatais relacionadas à causa da pessoa com deficiência. É necessário entender a participação das entidades que se relacionam com a questão da deficiência. Essas entidades têm a possibilidade auxiliar as pessoas com deficiência na busca por melhores condições de vida, já que tem a possibilidade de serem “ouvidas” pelo Poder Público, dificuldade normalmente encontrada pelas pessoas com deficiência quando tentam agir de forma individual. As entidades tratadas no capítulo são: Promotoria do Direito da Pessoa com

Deficiência, a Associação dos Deficientes Físicos de Franca e o Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência.

Aliás, a atuação do Conselho Municipal está relacionada com o produto desta dissertação: a proposta da criação do de uma Câmara de Acessibilidade. A criação deste órgão teria a condição de juntar em um mesmo grupo os principais atores relacionados à questão da acessibilidade: diversas secretarias municipais, a Promotoria, a Associação dos Deficientes Públicos, a Associação dos Arquitetos e Urbanistas, dos Engenheiros e a sociedade civil interessada no assunto.

O trabalho, então, tem a intenção de analisar como estão estruturados os principais direitos de cidadania das pessoas com deficiência, tendo como enfoque a utilização dos sistemas de transporte e das estruturas urbanas e como esses dois últimos podem impossibilitar a efetivação desses direitos.

## 1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA E CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA RELACIONADA À QUESTÃO DA DEFICIÊNCIA

Abordaremos, nesse capítulo, o que traz a literatura relacionada ao tema “Pessoa com Deficiência”. Haverá uma pequena retrospectiva histórica e da inserção do assunto dentro das políticas públicas, seguida da conceituação e da legislação que regula o assunto que, ainda, é uma novidade dentro do nosso ordenamento jurídico: a Lei Brasileira de Inclusão, até, chegarmos à realidade atual dos direitos das pessoas com deficiência.

### 1.1. Aspectos histórico - conceituais relacionados à deficiência

O período em que a discussão acerca da efetivação dos direitos das pessoas com deficiência ganhou mais consistência foi o século XX. Passamos a ter, neste momento, uma maior abertura às discussões que foram relegadas, durante grande parte da história humana, a um segundo plano. É possível percebermos que, logo nas primeiras décadas do século, passa a ganhar importância o debate acerca daquilo que se deveria fazer com os sobreviventes de guerra, que haviam se tornado pessoas com deficiência. A grande quantidade de pessoas nestas condições passou a ser uma preocupação para diversos países, já que as suas economias não estavam “preparadas” para a tutela desses cidadãos. De acordo com Ferreira (2001, p.110):

A trajetória histórica revela que a pessoa portadora de deficiência sempre foi marginalizada, vivendo num verdadeiro *apartheid social* sendo vítima da própria deficiência e da exclusão proporcionada pela sociedade, dita perfeita ou de homens fictícios.

Esta situação é menos gritante nos países que experimentaram os horrores de uma guerra, com a presença de mutilados e, portanto, deficientes, acarretando maior sensibilização e mobilização da sociedade para atender aos seus direitos, já que assim ficaram para defender a pátria.

Os países que tiveram uma participação mais efetiva nas duas grandes guerras passaram a se preocupar com a forma como teriam que lidar com os sobreviventes dos combates. Seria necessário que se desenhasse um arcabouço jurídico e assistencial que garantisse benefícios para que os deficientes, gerados pela guerra, pudessem sobreviver. As finanças públicas destas nações deveriam passar a incluir os novos gastos com saúde e previdência, o que acabou por onerar os orçamentos públicos fragilizados do pós-guerra.

Acerca da importância destes momentos históricos, para que se começasse a discutir os direitos das pessoas com deficiência, aborda Araújo (2011, p.8):

A deficiência no ser humano, em qualquer de suas modalidades, evidentemente, não é tema novo. No entanto, a preocupação com a sua prevenção e a proteção das pessoas com deficiência são temas recentes. Um importante divisor de águas para o estudo da proteção das pessoas com deficiências foi a ocorrência das duas guerras mundiais, o que fez aumentar, desgrazadamente, o número de pessoas com deficiência de locomoção, de audição e de visão.

Esse agravamento do número de pessoas com deficiências fez com que esse drama ficasse exposto de forma mais incisiva, exigindo do Estado uma posição de agente protetor.

A discussão sobre a definição de direitos mínimos das pessoas com deficiência, então, tornou-se pauta de políticas públicas de saúde e assistência nos países mais desenvolvidos, no período do pós-guerra. Esta demanda se somou a outros importantes aspectos relacionados aos direitos humanos que, durante o século XX, foram objeto de alterações que marcaram fortemente as relações sociais por todo o mundo. Isto ocorreu, em boa parte, pela criação da Organização das Nações Unidas em 1945. Esta entidade veio ao encontro da necessidade de um órgão internacional que pudesse funcionar como mediador das relações entre os países. Desde o início, a discussão dos direitos sociais das populações entrou na pauta e, com isso, houve a condição necessária para que fosse expedida, em 1948, a Declaração Universal dos Direitos Humanos. De acordo com Feijó (2011, p. 1):

Os direitos das pessoas portadoras de deficiência têm seu fundamento nos direitos humanos e na cidadania. Contudo, até antes da 2ª Guerra Mundial, os direitos humanos exerciam influência somente dentro dos Estados. Só após a 2ª Guerra Mundial, preocupou-se em internacionalizar os direitos fundamentais, sobretudo pela ineficiência da Liga das Nações e pelas práticas afrontosas a esses direitos durante este período. Não era mais admitido o Estado nos moldes liberais clássicos de não intervenção. Assim, cria-se a Organização das Nações Unidas (ONU) e surge a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão em 1948.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos foi um marco no sentido de aumentar as garantias sociais e as de direito à vida que foram, durante os períodos de guerra, tão violados. Quando analisamos a questão dos direitos da pessoa com deficiência, em relação à realidade brasileira, percebemos que esta nova perspectiva de garantia dos direitos dos cidadãos, possibilitou que o tema pudesse ser discutido de uma forma muito mais propositiva e racional. Conforme Lanna Júnior e Maior (2010, p.11):

O Brasil vive desde meados do século passado e início do século XXI um clima de efervescência em torno das lutas pela garantia dos direitos das pessoas com deficiência.

Esse movimento impulsionado, sobretudo, pelo cenário internacional, que a partir de 1948 com o advento da Declaração Universal dos Direitos Humanos, iniciou um amplo e profundo debate sobre os direitos iguais e inalienáveis como fundamento da liberdade, da justiça e da paz no mundo.

As pessoas com deficiência foram por muitos anos tratadas com desprezo e desrespeito quanto aos seus direitos, o que as motivou a se organizarem em grupos e promoverem um forte movimento de participação política no âmbito do processo de redemocratização do Brasil. Esse espaço foi sendo construído com muita luta, embates políticos, mas também, com conquistas importantes, embora, em muitos momentos sob a omissão do governo e com total invisibilidade por parte da sociedade.

Importante notar que os direitos das pessoas com deficiência foram, de forma paulatina, sendo conquistados. Os movimentos sociais e políticos agiam no sentido de se buscar efetivar as previsões legais que já existiam. Esta questão ficava relegada a um segundo plano quando se falava em políticas públicas. O desprezo a que os autores citados se referem é muito mais em um sentido de não se reconhecer a relevância dos direitos dessas pessoas. Mesmo com legislações específicas que resguardavam o direito a uma série de garantias, elas não se efetivavam por si só. Aliás, em boa parte dos casos, só foram possíveis com pressão de pessoas e de órgãos interessados no tema. As lutas e as discussões para uma maior inclusão da pessoa com deficiência, todavia, continua a fazer parte do cotidiano desse grupo social.

A definição de deficiência trazida pelo Dicionário Aurélio é bem simples, mas que serve para que possamos iniciar a qualificação da palavra: “Que ou quem apresenta deformação física ou insuficiência de uma função física ou mental; que ou quem apresenta uma deficiência”. Só que, a conceituação vocabular não nos é suficiente. Aquilo que se entende como deficiência é, dentro da literatura que trata do assunto, um conceito que ainda não foi, de uma forma cabal, completado. Quando se tenta definir o termo, deve-se, para isso, partir para as concepções trazidas por algumas regulamentações internas e externas. Segundo a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da ONU (2007, p.1), em seu artigo 1º:

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas.

Observando o texto da norma internacional percebemos que ela é bastante ampla e tenta abarcar vários tipos de deficiência já conhecidos. Importante notar, também, que o conceito aqui trazido indica que a deficiência existe quando, relacionada com algum tipo de obstáculo (físico ou não), impeça que o portador da alteração tenha dificuldades de suplantá-lo. Já o decreto 3298/99, é bem mais específico na definição do termo:

Art. 3º: Para os efeitos deste Decreto, considera-se:

I - deficiência – toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano;

II - deficiência permanente – aquela que ocorreu ou se estabilizou durante um período de tempo suficiente para não permitir recuperação ou ter probabilidade de que se altere, apesar de novos tratamentos;

III - incapacidade – uma redução efetiva e acentuada da capacidade de integração social, com necessidade de equipamentos, adaptações, meios ou recursos especiais para que a pessoa portadora de deficiência possa receber ou transmitir informações necessárias ao seu bem-estar pessoal e ao desempenho de função ou atividade a ser exercida.

O inciso I é o que mais nos importa, pois, ele traz em seu bojo a definição legal da deficiência física e mental. Esta definição é extremamente importante, inclusive na questão do resguardo de direitos (previdenciários e ingresso em concurso público, por exemplo). Neste caso, o decreto fez a distinção entre a deficiência comum, a permanente e a incapacidade que pode ser de caráter definitivo ou não. Continua o mesmo decreto:

I - deficiência física - alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções

II - deficiência auditiva - perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500HZ, 1.000HZ, 2.000HZ e 3.000Hz;

III - deficiência visual - cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

IV - deficiência mental – funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

- a) comunicação;
- b) cuidado pessoal;
- c) habilidades sociais;
- d) utilização dos recursos da comunidade;
- e) saúde e segurança;
- f) habilidades acadêmicas;
- g) lazer; e
- h) trabalho;

V - deficiência múltipla – associação de duas ou mais deficiências.

É relevante perceber que o decreto a que fizemos referência tem a preocupação de estabelecer critérios físicos a partir de parâmetros médicos. Isto ocorre devido à necessidade de se apurar de forma objetiva as condições de cada pessoa com deficiência até mesmo para



fins de discussões judiciais. Como muitas destas doenças são passíveis de levar o seu portador à aposentadoria, é necessário que o dispositivo legal seja o mais claro no sentido de indicar as doenças que são elencadas como deficiência. Nesta mesma linha de raciocínio, temos a norma da ABNT NBR 14022 (BRASIL, 2009, p. 2):

Pessoa com deficiência aquela que apresenta perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, que gere limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade. As deficiências podem ser física, auditiva, visual, mental ou múltipla.

Esta definição indicada pela ABNT é muito importante quando se trata da acessibilidade de veículos urbanos para o transporte coletivo de passageiros. Ela tem relevância já que faz a relação entre a acessibilidade e a mobilidade das pessoas com deficiência. Os parâmetros por ela abordados definem a forma pela qual devem estar estruturados os veículos que fazem transporte de pessoas com deficiência. Esta dissertação tem como objeto exatamente o transporte destas pessoas. É necessário, assim, considerar a norma técnica que regula esta atividade. Outro aspecto a ser considerado é o termo a ser usado quando se trata de uma pessoa nessas condições. Já foram usados termos como excepcionais (mais ligado à deficiência mental, trazido pela emenda constitucional de 1969), portadores de necessidades especiais e deficiente. Atualmente o termo mais usual é “Pessoa com Deficiência”. Conforme Araujo (2011, p. 16):

Atualmente, a expressão utilizada é “pessoa com deficiência”. A ideia de “portar”, “conduzir” deixou de ser a mais adequada. A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, que ingressou no sistema constitucional brasileiro por força do Decreto-Legislativo n. 186 de 09 de julho de 2008 e do Decreto de Promulgação n. 6949, de 25 de agosto de 2009, utiliza-se da expressão contemporânea, mais adequada. A pessoa (que continua sendo o núcleo central da expressão) tem uma deficiência (e não a porta).

O termo “portador de necessidades especiais”, antes usado, parecia ser mais “suave” já que considerava a deficiência como algo presente, mas que não definia a razão de ser da vida desta pessoa. Tinha, também, a prerrogativa de retirar deste grupo social um ranço de inferioridade e de desvantagem que parecia estar a ele atrelado. Contudo, até mesmo para ir ao encontro daquilo que traz a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, utilizaremos, neste trabalho, o termo “Pessoa com Deficiência”.

## 1.2. Concepções referenciais

Quando analisamos a questão do direito das pessoas com deficiência, devemos ter em mente que há uma lógica maior por detrás das ações governamentais. A execução de uma política pública deve ser consequência de um planejamento prévio. O foco maior deste planejamento público-administrativo deveria ser a solução do “problema”, ou, em termos mais técnicos, a busca pelo melhor resultado. A meta a ser buscada pelo gestor público, neste caso, é maximizar o resultado utilizando o menor volume possível de recursos públicos. O que se procura é atingir, portanto, a eficiência, eficácia e efetividade no uso dos gastos. Estamos lidando, então, com o conceito da Administração Pública Gerencial. Considerando que os valores constantes nos orçamentos geralmente direcionados às políticas públicas das pessoas com deficiência são escassos, discricionários e não contínuos, torna-se necessário que o gestor responsável por levar a cabo as ações públicas se preocupe mais com o resultado do que com o processo. A construção de rampas, por exemplo, beneficiará um conjunto específico de pessoas. O gasto direcionado a esta ação tem que ter como foco o resultado (acessibilidade destas pessoas) e não o alcance geral da obra para o restante da população. O benefício da obra é restrito e não gera junto à totalidade da população a percepção de melhoria efetiva de sua qualidade de vida. Assim, quando se pensa em uma ação voltada para o público com deficiência, a preocupação deve estar em oferecer condições gerais de igualdade e isonomia. Isto é conseguido quando se pensa na solução da demanda e não na forma como a ação acontecerá. Oferecer transporte para garantir o direito de ir e vir das pessoas com deficiência é mais importante do que a discussão do impacto deste transporte no trânsito da cidade, por exemplo.

Luis Carlos Bresser-Pereira e Fernando Luiz Abrucio são dois importantes teóricos brasileiros que trataram da questão da busca do resultado eficiente do uso dos gastos públicos. Suas análises acerca da administração pública gerencial oferecem enorme subsídio para quem tem interesse em entender o processo das ações públicas com enfoque no resultado, como é o caso deste trabalho. Estes autores, em suas obras, procuraram mostrar que a passagem da burocracia administrativa para a administração gerencial foi importante dentro da gestão pública, pois trouxe um novo modelo de prestação de serviço ao público no qual as suas necessidades deveriam se sobrepôr às rotinas internas das administrações públicas. Isto é muito relevante quando se toma como base a questão social. Ao pensarmos a área da saúde tendo como modelo o Gerencialismo, vemos que deveria se dar prioridade para a manutenção da vida e melhoria das condições de saúde do cidadão, deixando em segundo plano, por

exemplo, a análise de qual ente federativo será responsável por administrar o serviço. Bresser-Pereira e Motta (2004, p.3) esclarecem:

[...]. Sem eficiência, sem produtividade, não há organizações; sem aumento de eficiência, não existe desenvolvimento. A noção de produtividade faz parte integrante do próprio conceito de desenvolvimento. Produtividade é uma relação entre esforço e resultado. Quanto maior o segundo em relação ao primeiro, maior a produtividade.

O conceito apresentado traz a ideia de que a busca pelo resultado, pela produtividade é que deve orientar as ações das organizações, em especial, das públicas. Políticas públicas quando não possuem compromisso com o resultado podem levar ao desperdício de recursos públicos. Para os autores, o desenvolvimento de uma sociedade é possível quando as ações estatais tiverem o compromisso de modificar positivamente as condições de vida dos cidadãos. Não são raros os exemplos de programas públicos que se iniciam e, por falta de visão estratégica, ou não são finalizados, ou, quando são, não atingem o fim proposto em sua concepção. Quando falamos de produtividade, falamos de algo mais próximo da razão de ser de uma ação pública. O contrário deste conceito da administração gerencial é o da burocracia de Max Weber, em que a importância a ser dada para as ações públicas é no modo de agir, no processo a ser usado e não no fim a que se destina. Neste sentido, retoma Bresser-Pereira (1996, p.5):

A administração pública burocrática clássica foi adotada porque era uma alternativa muito superior à administração patrimonialista do Estado. Entretanto, o pressuposto de eficiência em que se baseava não se revelou real. No momento em que o pequeno Estado liberal do século XIX deu definitivamente lugar ao grande Estado social e econômico do século XX, verificou-se que não garantia nem rapidez, nem boa qualidade nem custo baixo para os serviços prestados ao público. Na verdade, a administração burocrática é lenta, cara, autorreferida, pouco ou nada orientada para o atendimento das demandas dos cidadãos.

Uma gestão direcionada à burocracia tinha a prerrogativa de ser direcionada ao procedimento e não guardava preocupação com as necessidades reais dos cidadãos. Pensar burocraticamente em uma administração pública significava não olhar o resultado e, sim, o modo de fazer. Esta concepção de pensamento trazia às pessoas com deficiência um maior nível de dificuldade de acesso aos serviços públicos. Atender de uma forma inclusiva as pessoas com deficiência significa pensar em serviços públicos que possam ser oferecidos sem qualquer tipo de discriminação. Não é lógico pensar em um direito de tratamento fisioterápico a uma pessoa com deficiência física se esta não puder chegar até o local do tratamento. Pensar burocraticamente seria pensar só no serviço fisioterápico. Pensar de uma forma gerencial é

pensar no sistema que garanta que essa pessoa chegue até o local em que vai ser cuidada, no transporte, no custo do tratamento, no modelo de recuperação e, até mesmo, na sua reinserção laboral, se for o caso. Contudo, nem sempre é dispensável o modelo burocrático na administração pública. Continua Bresser-Pereira (1996, p. 24):

Por outro lado, a combinação de princípios gerenciais e burocráticos deverá variar de acordo com o setor. A grande qualidade da administração pública burocrática é a sua segurança e efetividade. Por isso, no núcleo estratégico, onde essas características são muito importantes, ela deverá ainda estar presente, em conjunto com a administração gerencial. Já nos demais setores, onde o requisito de eficiência é fundamental dado o grande número de servidores e de cidadãos-clientes ou usuários envolvidos, o peso da administração pública burocrática deverá ir diminuindo até praticamente desaparecer.

O autor faz referência à importância da burocracia no nível de comando onde há necessidade de uma maior rigidez. Para o nível operacional, onde há necessidade de uma maior flexibilidade, o mais recomendável é que se tenha uma gestão gerencial. O foco do trabalho deve ser nas necessidades do cidadão, nas demandas que os grupos sociais podem apresentar. Assim, quando pensamos no acesso das pessoas com deficiência aos serviços públicos, devemos ter em mente que o modelo gerencial é, sem dúvida, o que geraria resultados mais positivos. De uma forma bem simplista, gestão baseada na burocracia se preocupa com a lei. Já a gestão gerencial se preocupa em seguir a lei e em ser útil. Seguindo essa linha de pensamento, aponta Abrucio (1997, p. 7):

O modelo gerencial e suas aplicações foram e estão sendo discutidos em toda parte. Modelos de avaliação de desempenho, novas formas de controlar o orçamento e serviços públicos direcionados às preferências dos “consumidores”, métodos típicos do *managerialism*, são hoje parâmetros fundamentais a partir dos quais diversos países, de acordo com as condições locais, modificam as antigas estruturas administrativas.

O autor reforça a relação que o modelo gerencial tem com a questão da avaliação de desempenho. O serviço público sempre teve a característica de ser de difícil avaliação já que a medição de satisfação do “cliente”, ora envolvido, era muito subjetiva, até mais do que aquela percebida no setor privado. A satisfação do cidadão, para alguns gestores, estava relacionada apenas à resolução de seu problema. Entretanto, o modelo gerencial demanda que se saiba, com maior grau de clareza, como os cidadãos avaliam os serviços que estão recebendo. Continua Abrucio (1997, p.8):

[...]. Voltando cada vez mais para si mesmo, o modelo burocrático tradicional vem caminhando para o lado contrário dos anseios dos cidadãos. É a partir deste processo que o modelo gerencial começa a preencher um vácuo teórico e prático, captando as

principais tendências presentes na opinião pública, entre as quais se destacam o controle dos gastos públicos e a demanda pela melhor qualidade dos serviços públicos.

Pelo acima exposto, é possível perceber que existe uma significativa relação entre o modelo gerencial de gestão e as políticas públicas voltadas ao direito das pessoas com deficiência. O alcance do resultado da ação governamental, a avaliação do desempenho do serviço, a abrangência do ato administrativo são meios para que se possa medir o cumprimento do objetivo que foi traçado. O segmento social da pessoa com deficiência é carente de políticas públicas que o insira no contexto social de uma forma abrangente. É necessário um “olhar” mais de perto para esse grupo social. O modelo gerencial propõe isso. Assim, caso seja possível desenvolvê-lo no Brasil da forma que indicam os seus princípios e suas diretrizes, teríamos uma excelente ferramenta de gestão.

### **1. 3. Dispositivos constitucionais e legais relacionados aos direitos da pessoa com deficiência**

As mudanças que aconteceram no modo como a sociedade reconhece a pessoa com deficiência ocorreram, notadamente, nas relações existentes entre o cidadão e o poder público. Entretanto, muito disso aconteceu devido a uma série de dispositivos legais que passaram a resguardar os direitos desse grupo social. Esses dispositivos legais foram sendo elaborados como reflexo daquilo que a sociedade já passava a reconhecer. O meio social já necessitava de que as pessoas com deficiência fossem “defendidas e tuteladas” pelo Estado. A primeira norma que serviu de parâmetro para efetivos direitos da pessoa com deficiência foi a Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948. Na verdade, a Declaração é uma norma maior, matriz de toda uma série outras normas internacionais e nacionais dos diversos países signatários desta Declaração.

Na esteira da DUDH, foi promulgada, em 1975, também pela ONU, a Declaração dos Direitos da Pessoa Deficiente. Essa norma procurava ser mais específica no sentido de deixar mais claro a necessidade de as nações agirem em prol dessas pessoas. Isso fica claro no item 2 da referida legislação:

2 - As pessoas deficientes gozarão de todos os direitos estabelecidos a seguir nesta Declaração. Estes direitos serão garantidos a todas as pessoas deficientes sem nenhuma exceção e sem qualquer distinção ou discriminação com base em raça, cor, sexo, língua, religião, opiniões políticas ou outras, origem social ou nacional, estado

de saúde, nascimento ou qualquer outra situação que diga respeito ao próprio deficiente ou a sua família.

Podemos notar que os países que aderiram a esta Declaração, e o Brasil o fez, teriam que agir de forma a garantir uma gama de direitos que pudessem trazer à pessoa deficiente, termo usado à época, uma igualdade de condições em relação a todas as pessoas. Posteriormente, já dentro do nosso território, em 1988, foi promulgada a Constituição Federal, chamada de Constituição Cidadã. Recebeu esse nome exatamente por garantir, a toda a população, uma série de direitos, principalmente aqueles sociais, que ficaram esquecidos durante o período militar.

As pessoas com deficiência receberam tratamento específico com a finalidade de se dar a elas um tratamento igualitário. Na Carta Magna, a referência à pessoa com deficiência aparece em diversos artigos. O primeiro é genérico e trata da questão da igualdade. Diz o artigo quinto que “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”.

A Constituição Federal, conforme citado acima, se refere à igualdade perante a lei. Isso significa que a lei é a força maior que regula as ações dentro de um Estado Democrático de Direito. Entretanto, não podemos, quando analisamos o princípio da igualdade, entendê-lo de forma particularizada. Na verdade, a igualdade por si só não é garantia de justiça. É preciso que o operador da norma entenda que não basta que haja igualdade na lei. É preciso que a lei preveja que aqueles que são desiguais sejam avaliados na medida de suas desigualdades. Segundo Quaresma (2002, p.4):

Surge para o mundo do Direito o que se conhece por isonomia material. Não é mais suficiente considerar todos iguais perante a lei; agora é preciso tratar os iguais igualmente e os desiguais desigualmente, na exata medida de sua desigualdade. Além disto, exige-se que o Estado institua políticas públicas orientadas à redução da desigualdade econômica. Surgem os direitos sociais, que passam a impor ao Estado uma diferente forma de agir. Não mais se admite a simples passividade do Estado frente às questões sociais. A educação, a saúde, o trabalho digno são assuntos da maior relevância, pelos quais deve o Estado zelar, permitindo o acesso por parte de todos a estes bens. O Estado não é mais gestor de interesses; é um dos atores na promoção do bem comum, na constituição de uma sociedade igualitária.

A igualdade só é possível de ser exercida na sua totalidade quando o Estado, ciente de que há desigualdades de diversas espécies na sociedade, realiza ações e políticas públicas no sentido de garantir a inclusão das pessoas que possam estar à margem dos mais diversos direitos sociais. A inclusão é, portanto, uma forma de se garantir que o princípio da isonomia

aconteça de fato. A Constituição Federal aborda, ainda, o tema da pessoa com deficiência, em vários artigos, de uma forma mais específica do que aquela trazida no artigo quinto:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

VIII - a lei reservará percentual dos cargos e empregos públicos para as pessoas portadoras de deficiência e definirá os critérios de sua admissão;

Art. 203. A assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos:

IV - a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária;

V - a garantia de um salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover à própria manutenção ou de tê-la provida por sua família, conforme dispuser a lei.

Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de:

III - atendimento educacional especializado aos portadores de deficiência, preferencialmente na rede regular de ensino.

Devemos observar que o parlamentar constituinte buscou resguardar de forma geral o direito da pessoa com deficiência em diversas áreas como saúde, educação, trabalho e outras. Entretanto, como tais imposições se dão de forma genérica, seria necessária a regulamentação a partir de normas mais específicas. E, elas foram sendo elaboradas de uma forma morosa e paulatina. Contudo, mesmo até certo ponto extemporâneas, tais normas passaram a compor um “pacote” de legislações que puderam tornar efetivos uma série de direitos desse grupo social.

A Lei Ordinária 7.853 de 1989 é um dispositivo legal importante. Ela dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiência e sua integração social. Aborda, também, as questões relacionadas à Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – Corde - e dispõe em relação à atuação do Ministério Público como instrumento garantidor dos direitos das pessoas com deficiência. Temos no artigo 2º:

Art. 2º Ao Poder Público e seus órgãos cabe assegurar às pessoas portadoras de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, ao amparo à infância e

à maternidade, e de outros que, decorrentes da Constituição e das leis, propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico.

Esta lei foi uma das primeiras normas a garantir às pessoas com deficiência os seus direitos. A Constituição Federal de 1988 possibilita às pessoas com deficiência a sua inserção nos mais diversos aspectos da vida social. Contudo, apenas os conceitos gerais indicados na Carta Magna não conseguem garantir, por si só, que estes direitos aconteçam. É necessário que haja leis que especifiquem essas garantias, que sejam mais contundentes em suas proposições. É preciso que os dispositivos prevejam a forma como o direito vai se tornar real, propondo responsabilizações em caso de omissão. E a norma que expusemos acima tem esta prerrogativa.

Outra que segue a mesma ideia é a Lei 8.213 de 1991. Esta legislação não se limita apenas a itens relacionados à questão da deficiência. Ela trata dos planos de benefícios da previdência social. Desta forma, aborda apenas de forma indireta os direitos do grupo social em pauta. Temos, de acordo com a norma citada:

Art. 89. A habilitação e a reabilitação profissional e social deverão proporcionar ao beneficiário incapacitado parcial ou totalmente para o trabalho, e às pessoas portadoras de deficiência, os meios para a (re) educação e de (re) adaptação profissional e social indicados para participar do mercado de trabalho e do contexto em que vive.

Parágrafo único. A reabilitação profissional compreende:

- a) o fornecimento de aparelho de prótese, órtese e instrumentos de auxílio para locomoção quando a perda ou redução da capacidade funcional puder ser atenuada por seu uso e dos equipamentos necessários à habilitação e reabilitação social e profissional;
- b) a reparação ou a substituição dos aparelhos mencionados no inciso anterior, desgastados pelo uso normal ou por ocorrência estranha à vontade do beneficiário;
- c) o transporte do acidentado do trabalho, quando necessário.

Art. 93. A empresa com 100 (cem) ou mais empregados está obrigada a preencher de 2% (dois por cento) a 5% (cinco por cento) dos seus cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas portadoras de deficiência, habilitadas, na seguinte proporção:

- |                               |     |
|-------------------------------|-----|
| I - até 200 empregados.....   | 2%; |
| II - de 201 a 500.....        | 3%; |
| III - de 501 a 1.000.....     | 4%; |
| IV - de 1.001 em diante. .... | 5%. |

§ 1º A dispensa de pessoa com deficiência ou de beneficiário reabilitado da Previdência Social ao final de contrato por prazo determinado de mais de 90 (noventa) dias e a dispensa imotivada em contrato por prazo indeterminado somente poderão ocorrer após a contratação de outro trabalhador com deficiência ou beneficiário reabilitado da Previdência Social.

§ 2º Ao Ministério do Trabalho e Emprego incumbe estabelecer a sistemática de fiscalização, bem como gerar dados e estatísticas sobre o total de empregados e as vagas preenchidas por pessoas com deficiência e por beneficiários reabilitados da Previdência Social, fornecendo-os, quando solicitados, aos sindicatos, às entidades representativas dos empregados ou aos cidadãos interessados.

§ 3º Para a reserva de cargos será considerada somente a contratação direta de pessoa com deficiência, excluído o aprendiz com deficiência de que trata a



Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943.

O grande legado da 8.213/91 é a obrigação trazida para as empresas privadas de terem de contratar, considerando seu número total de funcionários, certo percentual de pessoas com deficiência. A essência da norma é que o setor privado, apenas por vontade própria, não teria interesse em admitir funcionários com deficiência. Isso se deve à própria dificuldade em integrar e incluir a pessoa com estas condições sem que proceda em uma adaptação de toda a empresa. A contratação de pessoas com deficiência passa, então, com a lei, a ser uma obrigação das entidades privadas. As chamadas cotas começam a fazer parte do planejamento de recursos humanos das firmas, sendo que tais contratações necessitam de uma análise mais ampla das aptidões e dificuldades do colaborador, pela própria natureza deste profissional.

Como podemos ver, são diversas as normas que tratam dos direitos da pessoa com deficiência. E, eles têm a intenção de regulamentar, de forma mais prática os direitos indicados na Constituição Federal.

Temos, na sequência, um exemplo de dispositivo legal que aborda os direitos da pessoa com deficiência. Trata-se do decreto 3.298/99:

Art. 1º A Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência compreende o conjunto de orientações normativas que objetivam assegurar o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 2º Cabe aos órgãos e às entidades do Poder Público assegurar à pessoa portadora de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à previdência social, à assistência social, ao transporte, à edificação pública, à habitação, à cultura, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que, decorrentes da Constituição e das leis, propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico.

O dispositivo legal acima elencado é uma norma que tem a intenção de resguardar diversos direitos das pessoas com deficiência. O decreto, inclusive, faz referência à política nacional de integração da pessoa com deficiência. É um complexo de normas que visam buscar a efetiva participação dessa pessoa em sociedade. É todo o arcabouço jurídico que tem a prerrogativa de diminuir as desigualdades ainda existentes em relação à participação da pessoa com deficiência em todos os níveis da sociedade brasileira.

#### 1.4. A Lei Brasileira de Inclusão

A Lei 13.146 de 2015 instituiu a chamada Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Esta lei foi elaborada tomando-se como base a Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. O raciocínio era o de que deveria haver, na legislação brasileira, uma norma que abarcasse uma série de garantias que não eram contempladas por outras leis. O pressuposto era que a Lei de Inclusão não “perdesse” nenhum direito já adquirido. Outra matriz que deveria ser respeitada era que esta nova norma estivesse mais condizente e atualizada com as demandas que a população com deficiência possuía. Estamos nos referindo aos serviços de saúde, acesso à educação, ao trabalho, ao transporte, etc.. É possível identificarmos a harmonização da citada Lei com a Convenção da ONU logo no artigo 1º:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei tem como base a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo no 186, de 9 de julho de 2008, em conformidade com o procedimento previsto no § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, em vigor para o Brasil, no plano jurídico externo, desde 31 de agosto de 2008, e promulgados pelo Decreto no 6.949, de 25 de agosto de 2009, data de início de sua vigência no plano interno¹.

Um dos principais pontos trazidos pela Lei já está disposto no artigo primeiro. Ele reforça a proposição constitucional que prevê a igualdade entre os cidadãos brasileiros. Ela reafirma alguns preceitos como a defesa do exercício dos plenos direitos e das liberdades individuais. O principal objetivo é a inclusão da pessoa com deficiência nos mais diversos campos da sua vida social. Este objetivo pode ser mais facilitado caso haja, por parte da sociedade como um todo, em uma verdadeira integração das pessoas com deficiência como seres possuidores dos mesmos direitos de um não deficiente. A cidadania, assim, pode se estabelecer de forma mais verdadeira, mais justa. Conforme Almeida e Kushano (2008, p.91):

Neste sentido, a inclusão social é visualizada como sendo o processo mais aperfeiçoado da convivência de alguém, tido como diferente, com os demais membros da sociedade, tidos como supostamente iguais. A sociedade se prepara e se modifica para receber a diferença, em todas as áreas do processo social (educação, saúde, trabalho, assistência social, acessibilidade, lazer, esporte e cultura).

A inclusão da pessoa com deficiência possibilita que esta pessoa consiga alcançar aqueles direitos que são naturais para as pessoas consideradas “normais”. É importante que percebamos que a inclusão não acontece de forma unilateral. A pessoa com deficiência deve perceber que é possuidora das mesmas garantias sociais de qualquer outra pessoa e deve agir considerando esta premissa. A sociedade que vai incluir a pessoa com deficiência deve se modificar, se adaptar, se moldar para receber de forma harmoniosa esta pessoa “diferente”.

O artigo terceiro da Lei apresenta uma série de conceitos que necessitavam de uma definição legal. Isto é importante, pois uma gama de outros direitos e garantias poderá ser exercida a partir desta conceituação. Dentre as principais, contidas na norma, podemos destacar o das “residências inclusivas” que seriam as casas de apoio de algumas comunidades que estariam aptas a receber a pessoa com deficiência. Outro conceito importante é o “profissional de apoio escolar”. Este seria o funcionário da escola na qual estejam matriculadas pessoas com deficiência. Ele teria a função de atuar nas atividades junto aos alunos nessas condições. Como é possível que tenham que ser criados cargos públicos tomando como parâmetro tais definições, é necessário que o conceito seja o mais objetivo possível.

Contudo, o que a Lei de Inclusão apresenta e que não é possível ser encontrado em outros dispositivos legais é a criminalização dos atos discriminatórios direcionados às pessoas com deficiência. Diferentemente de outras normas que abarcam os interesses deste grupo social, o “Estatuto da pessoa com deficiência” transforma em crime específico aquelas violações das garantias do deficiente. Vejamos como a Lei tipifica tais crimes:

Art. 88. Praticar, induzir ou incitar discriminação de pessoa em razão de sua deficiência:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 3 (três) anos, e multa.

§ 1º Aumenta-se a pena em 1/3 (um terço) se a vítima encontrar-se sob cuidado e responsabilidade do agente.

§ 2º Se qualquer dos crimes previstos no **caput** deste artigo é cometido por intermédio de meios de comunicação social ou de publicação de qualquer natureza:

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, e multa.

§ 3º Na hipótese do § 2º deste artigo, o juiz poderá determinar, ouvido o Ministério Público ou a pedido deste, ainda antes do inquérito policial, sob pena de desobediência:

I - recolhimento ou busca e apreensão dos exemplares do material discriminatório;

II - interdição das respectivas mensagens ou páginas de informação na internet.

§ 4º Na hipótese do § 2º deste artigo, constitui efeito da condenação, após o trânsito em julgado da decisão, a destruição do material apreendido.

Art. 89. Apropriar-se de ou desviar bens, proventos, pensão, benefícios, remuneração ou qualquer outro rendimento de pessoa com deficiência:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos, e multa.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena em 1/3 (um terço) se o crime é cometido:

- I - por tutor, curador, síndico, liquidatário, inventariante, testamentário ou depositário judicial; ou
- II - por aquele que se apropriou em razão de ofício ou de profissão.

Art. 90. Abandonar pessoa com deficiência em hospitais, casas de saúde, entidades de abrigo ou congêneres:

Pena - reclusão, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, e multa.

Parágrafo único. Na mesma pena incorre quem não prover as necessidades básicas de pessoa com deficiência quando obrigado por lei ou mandado.

Art. 91. Reter ou utilizar cartão magnético, qualquer meio eletrônico ou documento de pessoa com deficiência destinados ao recebimento de benefícios, proventos, pensões ou remuneração ou à realização de operações financeiras, com o fim de obter vantagem indevida para si ou para outrem:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena em 1/3 (um terço) se o crime é cometido por tutor ou curador.

Podemos perceber que os atos de discriminação em relação às pessoas com deficiência têm um especial tratamento a partir desta Lei. O autor pode ter até três anos de reclusão. Assim, atos, em que seja perceptível uma diferenciação por motivos relacionados à deficiência, podem se tornar crime. Isto não era comum. Uma empresa de ônibus, por exemplo, que não aceita transportar um cadeirante em uma viagem interestadual pode vir a ser responsabilizada no campo civil (por danos morais) e no campo criminal (o motorista e até mesmo o proprietário da empresa). Esta nova forma de lidar com a discriminação é, sem sombra de dúvidas, uma evolução. É importante lembrar que até bem pouco tempo, não se pensava nem em se garantir direitos mínimos a este grupo social.

### **1.5. Panorama de acesso das pessoas com deficiência aos direitos sociais de cidadania**

Quando pensamos em ações governamentais voltadas às pessoas com deficiência, devemos levar em conta que isso não se dá de forma a privilegiar um grupo. Como vimos, a evolução das garantias sociais relacionadas aos direitos humanos desencadeou uma sequencial busca por melhores condições para esse grupo social. Só que devemos lembrar que parte disto, também, se deve ao representativo número de pessoas com deficiência no Brasil. São 45.606.048 de brasileiros, 23,9% da população total, que possuem algum tipo de deficiência – visual, auditiva, motora e mental ou intelectual (CENSO – IBGE, 2010). Devemos perceber a relevância que o percentual das pessoas com deficiência representa no total da população brasileira. Quase um quarto desta população apresenta algum tipo de deficiência. É necessário dizer que a classificação ou não como pessoa com deficiência é feita em caráter declaratório,

ou seja, a pessoa se autodeclara como tal. Contudo, além da relevância numérica, é importante que os direitos que estas pessoas possuem se tornem reais, ou seja, se tornem passíveis de serem usufruídos.

As pessoas com deficiência, nos dias atuais, são destinatárias de variados direitos que as possibilita uma condição muito mais paritária, em relação àqueles que não possuem deficiência, do que a que acontecia há alguns anos. É possível encontrarmos, com muito mais frequência, pessoas nestas condições nas escolas, universidades, nos hospitais, no trabalho e, até mesmo, nos nossos momentos de lazer. Há uma maior participação deste grupo social nos mais diversos aspectos da vida cotidiana. Importante perceber, ainda, que as legislações que resguardam os direitos das pessoas com deficiência são mais efetivas no sentido de tentarem garantir, na prática, a inclusão social destas pessoas. Contudo, a depender do tipo de direito que se está analisando, podemos encontrar diferentes graus de integração da pessoa com deficiência ao ambiente.

A educação é um dos principais direitos a serem alcançados pelas pessoas com deficiência. Há diversos dispositivos legais que tratam do direito à educação para este grupo social. Uma das mais importantes diretrizes que abordam a educação especial é a “Declaração de Salamanca”. É um documento elaborado na Conferência Mundial sobre Educação Especial, em Salamanca, na Espanha e promulgada em 1994, em que traz a previsão de que “a educação das pessoas com deficiência deveria ser parte integrante do sistema educacional”. Tinha o objetivo de fornecer diretrizes básicas para a formulação e reforma de políticas e sistemas educacionais de acordo com um pressuposto de inclusão social. Indica o item dois da declaração:

2. Acreditamos e Proclamamos que:

- toda criança tem direito fundamental à educação, e deve ser dada a oportunidade de atingir e manter o nível adequado de aprendizagem;
- toda criança possui características, interesses, habilidades e necessidades de aprendizagem que são únicas;
- sistemas educacionais deveriam ser designados e programas educacionais deveriam ser implementados no sentido de se levar em conta a vasta diversidade de tais características e necessidades;
- aqueles com necessidades educacionais especiais devem ter acesso à escola regular, que deveria acomodá-los dentro de uma Pedagogia centrada na criança, capaz de satisfazer a tais necessidades;
- escolas regulares que possuam tal orientação inclusiva constituem os meios mais eficazes de combater atitudes discriminatórias criando-se comunidades acolhedoras, construindo uma sociedade inclusiva e alcançando educação para todos; além disso, tais escolas proveem uma educação efetiva à maioria das crianças e aprimoram a eficiência e, em última instância, o custo da eficácia de todo o sistema educacional.

Podemos perceber que as premissas que norteiam a Declaração de Salamanca são a universalização das oportunidades de acesso ao ensino, a busca do desenvolvimento das habilidades dos estudantes, a não discriminação e, na medida do possível, que os alunos com deficiência sejam integrados ao sistema regular de ensino. Sem analisar o caráter pedagógico da viabilidade ou não de se ter aluno com deficiência no ensino regular, a essência da Declaração Internacional é positiva. Traz a possibilidade de uma maior socialização deste alunado. Conforme diretrizes do Ministério da Educação – MEC (2006, p.8):

A escola é a instituição responsável pela passagem da vida particular e familiar para o domínio público, tendo assim uma função social reguladora e formativa para os alunos. O conhecimento nela produzido é revestido de valores éticos, estéticos e políticos, aos quais os alunos têm de estar identificados e por mais que a escola seja “liberal” e descarte modelos totalizadores e coercitivos de ensino e de gestão, sua função social jamais será descartada. Ela precisa assumir um compromisso com as mudanças sociais, com o aprimoramento das relações entre os concidadãos, com o cuidado e respeito em relação ao mundo físico e aos bens culturais que nos circundam.

Não é possível desconsiderar a importância da educação na vida de qualquer pessoa. Seja ela com deficiência ou não. Quando as pessoas nessa situação ficam restritas ao ensino individualizado e específico, perde-se um dos grandes benefícios da escola: a convivência. A troca de experiências com os outros estudantes tem a possibilidade de facilitar a inserção da pessoa com deficiência na vida em sociedade. Neste mesmo sentido, comenta Bites (2013, p. 121):

A luta em defesa dos direitos sociais iguais vem destacando a importância e importância da educação escolar das pessoas com necessidades especiais e/ou marginalizadas na rede regular de ensino, por considerar que somente dessa forma as pessoas poderão desenvolver-se plenamente como seres humanos que são e assim viverem plenamente como sujeitos sociais.

É parte importante, para a formação dos indivíduos, a presença destes nos bancos escolares. A vida em sociedade, especificamente na escola, possibilita que cada um de nós consiga compreender as diferenças, os conflitos e os limites a que estamos sujeitos e, com isso, consigamos o nosso crescimento pessoal. Isto vale, também, para as pessoas com deficiência. Só devemos reforçar que elas demandam um cuidado maior por parte da instituição de ensino no sentido de possibilitar a sua integração ao ambiente e aos demais alunos.

A escola especial tradicional segue a linha da menor resistência, acomodando - se e adaptando-se à deficiência intelectual do menino: o menino deficiente domina com

enormes dificuldades, o pensamento abstrato, por isso a escola exclui de seu material tudo o que exige o esforço do pensamento abstrato e fundamenta o ensino no caráter concreto e na visualização. Ao operar exclusivamente com representações concretas e visuais, freamos e dificultamos o desenvolvimento do pensamento abstrato, cujas funções na conduta da criança não podem ser substituídas por nenhum “procedimento visual”. Precisamente porque a criança deficiente intelectual chega com dificuldade a dominar o pensamento abstrato, a escola deve desenvolver esta habilidade por todos os meios possíveis. A tarefa da escola, resumidamente, consiste em não adaptar-se ao defeito, mas em vencê-lo. A criança deficiente mental necessita mais que a normal que a escola desenvolva neles os germens do pensamento, pois abandonado a sua própria sorte, ele não chega a dominá-los. Neste sentido a tentativa de nossos programas, de proporcionar à criança deficiente mental uma concepção científica do mundo, de descobrir ante ele as relações entre os fenômenos fundamentais da vida, as relações de uma ordem não concreta e de formar nele, durante a aprendizagem escolar, a atitude consciente frente a toda a vida futura, é para a pedagogia terapêutica uma experiência de importância histórica. (VYGOTSKI *apud* BEATÓN, 2014, p. 5).

O acesso da pessoa com deficiência à educação, seja ela especial ou regular (ensino das redes estaduais), tem a possibilidade de trazer benefícios ao aluno. A aquisição de conhecimento, a oferta de melhores possibilidades de vida, a descoberta de novas realidades são ganhos que não podem ser desprezados. Por isto, é necessário que haja ações governamentais no sentido de se incentivar o acesso das pessoas com deficiência aos bancos escolares. Segundo Sasaki (2013, p.1):

A inclusão escolar é o processo de adequação da escola para que todos os alunos possam receber uma educação de qualidade, cada um a partir da realidade com que ele chega à escola, independentemente de raça, etnia, gênero, situação socioeconômica, deficiências etc. É a escola que deve ser capaz de acolher todo tipo de aluno e de lhe oferecer uma educação de qualidade, ou seja, respostas educativas compatíveis com as suas habilidades, necessidades e expectativas.

O direito à educação é uma das maiores demandas das pessoas com deficiência e a sua efetivação é garantia constitucional que deve ser levada a cabo pelo Poder Público. Só que não basta uma ação governamental isolada no sentido de se oferecer matrículas no ensino regular às pessoas com deficiência. Faz-se necessário, também, que sejam oferecidas condições para que essa pessoa possa frequentar, se sentir bem dentro do ambiente escolar, ser entendida como parte efetiva do grupo e não ser percebida como um “ser estranho” não pertencente àquele lugar. É comum que a pessoa com deficiência faça parte do grupo de alunos e as únicas “adaptações” que a escola possui são rampas (deficiente físico) e piso tátil (para deficientes visuais). Isto representa uma parte muito pequena das reais necessidades de uma pessoa com deficiência. Tais adequações são as básicas para que o imóvel possa ser usado por esse público e permite condições mínimas de mobilidade. Contudo, é necessário que se pense nas diversas variáveis que circundam a presença de uma pessoa com deficiência

em uma escola. Um deficiente visual precisará de materiais com leitura em Braille. Um deficiente auditivo de algum profissional que faça a tradução da aula para a língua brasileira de sinais (LIBRAS) ou, mesmo, um cadeirante demandaria espaços mais amplos, adaptados e sem obstáculos para sua locomoção. E isto, não parece ser a realidade da maioria das escolas públicas de nosso país. Assim, a educação ainda não é um direito de cidadania que se efetiva em sua plenitude.

O direito de acesso à saúde, também, apresenta algumas falhas que devem ser objeto de uma análise mais detalhada do Estado quando este define as suas políticas públicas. Há preceitos constitucionais que resguardam o direito de acesso à saúde e tratamento específico às pessoas com deficiência. É notório, entretanto, que a amplitude do atendimento depende de uma participação do Poder Público no sentido da oferta do serviço de saúde e, também, na acessibilidade a este serviço. Segundo Cabral (2008, p. 5):

Ao cuidar da saúde da pessoa portadora de deficiência, o legislador preocupou-se com a prevenção, estabelecendo como dever do Estado o esclarecimento nas questões de planejamento familiar, aconselhamento genético, o acompanhamento da gestante em todas as fases da gravidez e do parto, da nutriz e do bebê, a orientação quanto a doenças do metabolismo e outras causadoras de deficiência. A prevenção estende-se à criação de programas que se destinam a evitar os acidentes de trabalho e de trânsito.

A autora faz referência à preocupação que deveria haver por parte das autoridades estatais com relação ao aconselhamento genético das famílias. Em boa parte dos casos de doenças genéticas e degenerativas que levam à deficiência há a ocorrência em mais de uma pessoa, ou seja, há a incidência em mais de um filho. Assim, é salutar que haja um mapeamento dos outros familiares para que se evite, minimize ou atenuar estes tipos de doença. Além disso, as ações tomadas no sentido de prevenção e planejamento da saúde da família podem ser decisivas para o diagnóstico e tratamento tempestivo de doenças que podem levar à deficiência. Todavia, estas ações não podem ser feitas de forma isolada. Há a necessidade de se agir de forma coordenada para que o atendimento de saúde da pessoa com deficiência aconteça de forma mais produtiva. Neste sentido, argumentam Aoki, Oliver e Nicolau (2011, p.170):

Entende-se que a identificação e caracterização de pessoas com deficiência é uma importante ferramenta de gestão para o desenvolvimento de alternativas assistenciais em reabilitação no contexto comunitário, sobretudo, na atenção primária em saúde, e, nesse caso, ferramenta também articulada ao ensino e à pesquisa universitária.



A ação primária da saúde e o diagnóstico precoce das doenças já são importantes para a população em geral e é, ainda, mais quando se analisa a questão sob a ótica da pessoa com deficiência. Primeiro, pois possibilita maiores opções de tratamento, resultando em uma melhor qualidade de vida. Segundo, porque reduz os custos que serão gerados aos sistemas de seguridade social já que se tornam caros os cuidados com estas pessoas, tendo que, por vezes, fazerem uso de equipes multidisciplinares. Segundo Bernardes, Maior, Spezia e Araujo (2009, p. 32):

[...] Por conseguinte, as ações de saúde voltadas para esse segmento têm que considerar um mosaico de diferentes necessidades. Mais do que isso, cuidados e acompanhamento devem ser iniciados precocemente, tão logo seja diagnosticada alguma lesão potencialmente causadora de incapacidades. Do contrário, o desenvolvimento e a qualidade de vida destas pessoas podem ficar irreparavelmente comprometidos, afetando sua inserção social, seja no mercado de trabalho, seja na vida em comunidade. Evidentemente, tal perspectiva de natureza preventiva e promocional está condicionada à alocação de recursos, o que exige reflexões e debates visando à fundamentação e ao planejamento de políticas públicas neste setor.

As citadas políticas públicas voltadas à saúde da pessoa com deficiência devem contemplar um trabalho voltado à melhoria das condições de vida desta pessoa e, não necessariamente, sua cura efetiva. Enquanto, para a população em geral, uma das principais ações é o diagnóstico com vistas à cura imediata, para a pessoa com deficiência o mesmo pode não se estabelecer. Isto ocorre, pois um tratamento pode levar meses para apresentar algum resultado. Uma pessoa que quebra uma perna será tratada pelo Sistema Único de Saúde por poucos meses e, na maioria dos casos, o tratamento atinge a melhora total. Uma pessoa paraplégica, por exemplo, terá uma melhora muito lenta e que, possivelmente, só lhe trará uma melhor qualidade de vida. Assim, a matriz de custos dos tratamentos e acesso à saúde da pessoa com deficiência é bem diferente daquela planejada para os não têm deficiência. Não se pode pensá-las pelo mesmo ângulo de raciocínio. As políticas públicas atuais, ainda, não conseguem resolver a questão da isonomia: aquela que indica tratamento desigual para os desiguais, na medida de suas desigualdades. Os programas de saúde ainda são generalistas e, por vezes, não consideram que determinado serviço poderá vir a ser usado por uma pessoa com deficiência, o que poderia alterar a forma como este deveria ser prestado.

Também, deve haver garantia às pessoas com deficiência do direito ao trabalho. É um dos direitos mais representativos para estas pessoas, pois possibilita o alcance da renda, condição necessária para a sua sobrevivência. Assim, é extremamente importante que haja políticas de inserção da pessoa com deficiência no mercado de trabalho. Devemos lembrar

que, em alguns casos, a renda dessa pessoa é a única a responder pelo orçamento doméstico, o que mostra a efetiva importância do seu trabalho. Portanto, é necessário que o trabalho da pessoa com deficiência seja absorvido pelo mercado.

Só que tínhamos um dilema até o início da década de 90. Por um lado havia mão – de – obra “sobrando” no mercado. Por outro, caso a empresa optasse por contratar uma pessoa com deficiência, ela teria que incorrer em alguns gastos, como, por exemplo, rampas e adaptações em mobiliários para cadeirantes. Neste sentido, seria mais viável, economicamente falando, contratar outra pessoa, sem deficiência, que pudesse desempenhar uma mesma tarefa. Neste sentido, comenta Darcanchy (2006, p. 2):

O mercado da sociedade globalizada exige profissionais capacitados, hábeis, criativos e flexíveis o que, por outro lado, gera um batalhão de excluídos. Considerando que o mundo capitalista exige um exército de reserva de mão-de-obra, aqueles que não possuem os requisitos solicitados são marginalizados. Nesse aspecto, os portadores de necessidades especiais têm mais dificuldade de entrar e permanecer no mercado do que outros trabalhadores, não pela questão da competência, mas pelo preconceito e falta de oportunidades.

Podemos perceber que, em condições normais, seriam pouco frequentes as contratações de pessoas com deficiência, a não ser em casos especiais em que o empregador necessitasse de um profissional específico. As vagas, quando surgissem, seriam direcionadas àqueles funcionários que não apresentassem “defeitos”. Assim, seria muito complicado que uma pessoa assim conseguisse uma vaga sem que houvesse uma “força maior” que participasse deste processo. Neste ambiente, em que a “exclusão capitalista” operava, foram criadas as chamadas “leis de cotas”. Estas leis funcionam com uma espécie de reserva de mercado. Tem a finalidade de estabelecer um limite mínimo de contratações que devem ser feitas de profissionais com deficiência. A Lei 8213/91 estabeleceu os percentuais para a contratação por parte de empresas acima de cem funcionários. Tal dispositivo legal é muito importante no sentido de procurar corrigir uma dificuldade que as pessoas com deficiência sempre tiveram: a de serem escolhidas em processos seletivos. Com a obrigação legal, a empresa tem que efetuar a admissão do funcionário. Só que, ainda, há alguns problemas. As empresas argumentam que a lei não traz nenhum tipo de incentivo ou benefício para a contratação de pessoas nessa condição. Araujo (2007, p. 5) aborda o tema indicando que:

Há que se observar, no entanto, as dificuldades experimentadas pelas empresas: a atual legislação teria um caráter preferencialmente punitivo, no caso de elas não cumprirem as cotas de contratação, estabelecidas pela legislação. Faltariam apoios ou incentivos complementares ao cumprimento da cota, por parte do poder público.

As ações governamentais poderiam, além de apenas exigir o cumprimento da norma, promover condições mais favoráveis para aquelas firmas que absorvessem, em maior quantidade, a mão de obra de pessoas com deficiência. Isto poderia se dar através de linhas de crédito com taxas menores ou com prazos diferenciados, por exemplo. Não devemos nos esquecer de que a presença de profissionais com deficiência traz, para a empresa, um gasto maior no sentido da adequação física da empresa a este funcionário. Outro problema a ser analisado em relação à lei de cotas se refere ao tipo de vagas de trabalho que são disponibilizadas a esse grupo de pessoas. Muitas vagas oferecidas são aquelas as quais o potencial intelectual da pessoa com deficiência não tem tanta relevância. São tarefas operacionais ou de repetição. Segundo Lara e Althaus (2010, p.5):

A presença do preconceito e a discriminação são fatores recorrentes para esses trabalhadores. Através das visitas aos locais de trabalho e das entrevistas realizadas, foi possível perceber que, mesmo tendo avanços com relação à contratação de pessoas com deficiência física, como a “lei de cotas” e a obrigatoriedade das empresas de contratarem um percentual de pessoas com alguma deficiência, ainda é reservado a essa força de trabalho aquele emprego precário, repetitivo, mecanizado e os salários ficam entorno de até um salário mínimo e meio.

É possível perceber que há certa discriminação, quando se destina apenas um determinado tipo de vaga de trabalho para as pessoas com deficiência. Esta segmentação não é positiva, pois não se presta à avaliação do real potencial da pessoa. Seria mais penoso a uma pessoa com deficiência alcançar melhores cargos dentro da empresa se ela já é contratada visando uma vaga em específico. Como poderia alcançar o cargo de executivo se, mesmo com habilidades, formação e competência, as vagas para “deficientes” sempre são as de mais baixo escalão? Neste sentido, os processos de contratação devem ser justos e claros. Não se pode ter como vagas a serem ocupadas por pessoas nessas condições apenas aquelas em que a “chance de dar problema” seja pequena.

Por fim, o direito ao transporte é, para as pessoas com deficiência, extremamente relevante já que, em muitos casos, é a partir dele que os outros direitos, anteriormente citados, realmente acontecem. O transporte é essencial para que cada um de nós possa exercer o seu direito constitucional de ir e vir. A educação, a saúde e o acesso ao trabalho só serão possíveis caso as pessoas com deficiências possam ter mobilidade. É neste contexto, considerando a importância do transporte público para a consecução de outros direitos de cidadania, que iremos abordar, no capítulo seguinte, a questão da acessibilidade e mobilidade urbanas das pessoas com deficiência.

## **2. O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA CADEIRANTES NA CIDADE DE FRANCA, A ACESSIBILIDADE DOS AMBIENTES E OS SEUS ASPECTOS RELACIONADOS**

Neste capítulo, iremos abordar a questão do transporte público e da acessibilidade aos quais estão sujeitos os cadeirantes francanos. Inicialmente, faremos a necessária diferenciação entre acessibilidade e mobilidade urbana. Posteriormente, iremos abordar a política nacional que abrange a questão da acessibilidade e do transporte público adaptado. Por fim, iremos analisar como esses dois assuntos estão sendo postos em prática na cidade objeto de nosso estudo: Franca.

### **2.1. Abordagens iniciais**

As sociedades modernas são essencialmente urbanas. Vivemos, em maior quantidade, em cidades e isso, em certo ponto, nos caracteriza. Somos seres urbanos e nossa formação como seres sociais tem uma base muito forte dentro desse contexto. Isso ocorre na maioria dos países. Não é diferente no Brasil. O fato de estarmos inseridos em um contexto urbano traz consigo, como quase tudo na vida, vantagens e desvantagens. Um dos benefícios mais rapidamente percebidos é a proximidade que temos em relação aos serviços de saúde e educação. Ora, não se pode negar que boa parte das doenças que já dizimou algumas populações, atualmente, não representa mais risco. Além da descoberta de novos medicamentos, houve ganhos, também, pelo fato de estarmos mais perto dos locais de tratamento médico, em comparação ao que ocorria até a metade do século XX, quando nós, brasileiros, ainda, éramos um povo essencialmente rural.

A educação, também, apresentou maior alcance quando a população passou a viver nas cidades. A quantidade de escolas e o fato de existir, quase sempre, uma perto de casa fez com que o ensino se tornasse possível. Aumentou o número de pessoas frequentando e concluindo os níveis básicos, fundamental e médio de ensino. Em que se pese o fato de que a qualidade do ensino ser, ainda, discutível, não se pode negar que hoje é possível a qualquer interessado frequentar os bancos escolares. Assim, é notória a importância de a população estar vivendo na cidade para que o serviço de educação pudesse ser ampliado.

Como podemos perceber, a condição de sermos urbanos possibilitou que pudessem ocorrer os citados benefícios, além de outros, obviamente. Contudo, trouxe, em contrapartida,

uma série de problemas que faz com que a realidade de vida nas cidades brasileiras seja penosa. Condições deficitárias de moradia e falta de alimentos e de trabalho para todos são problemas com que temos conviver há muito tempo. Guardam até certa impossibilidade de serem resolvidos devido à nossa própria estrutura socioeconômica, ou seja, esses “defeitos” sociais vão acompanhar, por um bom tempo, qualquer cidade de um país emergente pelo próprio fato de ser emergente.

É possível identificar uma série desses problemas. Todavia, não é nossa intenção tratar, aqui, deles. Não temos essa pretensão. O escopo que buscamos abordar é bem menor. Serão importantes para nosso trabalho os problemas causados pelo transporte público (ou a falta dele) e da acessibilidade quando considerados como meios importantes de acesso à saúde, à educação, ao trabalho e ao lazer (entre outros). O transporte é, sem sombra de dúvida, um aspecto de muita relevância quando consideramos que sem ele, ou quando ele existe de forma deficitária, a população não consegue fazer jus a uma série de direitos. Pensemos em um grupo de crianças que vivem em uma pequena cidade na qual existem poucas escolas. Pode ocorrer de elas morarem longe do estabelecimento de ensino. Haveria a necessidade de serem transportadas, seja por transporte próprio, ou, o mais comum, pelo transporte público. Devemos perceber que o direito constitucional à educação só conseguiria se efetivar, nesse nosso exemplo, caso a prefeitura ou o estado se responsabilizassem pelo transporte desses alunos. Fácil, observarmos, então, que em boa parte dos aspectos de nossa vida, para o acesso à maioria dos direitos, se não houver meio de nos locomovermos, não será possível alcançá-los. E, para a maioria da população, terá mais influência e importância a discussão acerca do transporte público.

O sistema de transporte de qualquer cidade seja ela de pequeno, médio ou grande porte, por melhor planejado que seja, sempre apresenta problemas. Quantidades de veículos aquém da necessidade, em condições ruins, com tarifa de uso mais cara do que a que deveria são situações que diariamente permeiam o noticiário e nossas vidas. Não há dúvidas de que sempre há problemas a serem superados em qualquer cidade brasileira quando o assunto é transporte público intramunicipal. O sistema de transporte é um aspecto importante a ser considerado quando se pensa em ações governamentais que visam à melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

E, esse gargalo passa a ser cada vez mais problemático quanto maior for a cidade. Em grandes metrópoles, a questão do tráfego de veículos é uma dor - de - cabeça das mais difíceis de serem sanadas por aqueles que têm essa responsabilidade. Devido às falhas no sistema de transporte público, cada vez mais pessoas optam por transporte particular, em

veículos próprios, e isso causa uma sobrecarga cada vez maior ao sistema viário. É um círculo vicioso. Segundo Rolnik e Klintowitz (2011):

Considerando que 74% das viagens motorizadas da população com renda até quatro salários mínimos são feitas por modo coletivo e que na faixa de renda maior do que 15 salários mínimos esse percentual cai para apenas 21%, conclui-se que a crise da mobilidade é muito mais aguda para os usuários do transporte coletivo - a população de menor renda, usuária cativa e histórica dos meios coletivos. Entretanto, apesar de a crise de mobilidade afetar muito mais os passageiros do transporte coletivo do que os motoristas de automóveis na cidade de São Paulo, não ocorreu uma inflexão suficientemente forte na política de circulação capaz de instaurar um novo padrão de tempo e conforto para esses passageiros, apesar do aumento de investimentos ocorrido no metrô e na modernização do sistema de trens e ônibus na última década.

É possível perceber que existe um problema sério em relação ao transporte público municipal, principalmente em grandes cidades. E, o pior é que esse problema tende a ser mais forte para a população de mais baixa renda que tem menor condição de se “defender”, utilizando outros meios de transporte (não há recursos para isso).

Essa contextualização é importante para que consigamos ter em mente que os sistemas de transporte são complexos e não têm relação apenas com a questão de veículos rodando pela cidade. É um importante segmento das políticas públicas e demandam amplo planejamento por parte dos gestores governamentais. Envolve boa parte dos orçamentos das esferas públicas e, principalmente, para as grandes cidades estão na lista dos principais temas a serem resolvidos.

A complexidade do tema, também, está em alinhar as vertentes secundárias dos sistemas de transporte. Dois outros aspectos guardam estreita ligação com o transporte público. Trata-se da acessibilidade e da mobilidade urbana. São conceitos conexos e que podem fazer com que um bom sistema de transporte (em termos do uso de veículos) seja considerado ruim se aqueles dois não forem satisfatórios.

O recorte que procuraremos dar a esse trabalho é bem menor, ainda, do que o transporte público urbano dos municípios. Nosso estrato é do transporte público de cadeirantes na cidade de Franca. Assim, no andamento do trabalho, procuraremos falar do tema dos transportes sempre tentando direcioná-lo para o objeto desse estudo. Não é possível desassociar o sistema de transportes públicos com a acessibilidade urbana se falarmos de pessoas com deficiência. Um está intimamente ligado ao outro.

## 2.2. Acessibilidade e mobilidade urbana

Quando pensamos em um sistema de transporte de um centro urbano devemos entender que uma série de fatores deve ser levada em conta para que ele possa ser satisfatório à população. Quantidade de veículos nas vias, condições destas vias, se o uso é baseado em transporte público ou privado, custo das tarifas, entre outros temas compõem a matriz de um sistema de transporte de uma cidade. São, portanto, diversas variáveis a serem analisadas para que haja condições de as pessoas poderem se locomover sem grandes dificuldades. Contudo, não é isto que vemos atualmente. Principalmente nos grandes centros, há vários problemas relacionados aos sistemas de transporte que fazem com que as pessoas percam muito tempo em seus deslocamentos, o que, convenhamos, não agrada ninguém. O sistema de transporte pode, assim, influir diretamente na qualidade de vida dos cidadãos. Segundo Magagnin e Silva (2008, p. 25):

O crescimento urbano desordenado, provocado pelo espalhamento espacial, o aumento excessivo no uso do automóvel, a falta de infraestrutura urbana, a poluição do meio ambiente, entre outras, são questões que interferem na qualidade de vida da população. Estes fatores têm contribuído para que pesquisadores, decisores e tomadores de decisão busquem novas formas de minimizar, discutir e encontrar soluções para estas questões urbanas.

É possível percebermos que o trânsito, na grande maioria das cidades, está cada vez mais sobrecarregado fazendo com que as suas populações fiquem cada vez mais tempo dentro dos meios de locomoção. É óbvio que quanto mais tempo for gasto dentro dos veículos, menos tempo haverá para o trabalho, lazer e convívio social, resultando em uma piora nas condições de vida da sociedade em geral. Assim, pensar em políticas públicas voltadas à boa fluência de deslocamentos nas cidades é um dos grandes desafios dos gestores públicos. Contudo, alguns temas devem merecer maior destaque quando se pensa em sistema de transportes. Há dois conceitos que estão intimamente ligados aos principais problemas dos moradores dos médios e grandes centros: a acessibilidade e a mobilidade urbana. Magagnin e Silva (2008, p. 26) indicam que: “A mobilidade pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras”. Percebamos que a mobilidade está relacionada com a facilidade de deslocamentos das pessoas. Portanto, a busca por um satisfatório sistema de mobilidade urbana tem o condão de possibilitar que a população das cidades perca o menor tempo possível nos trajetos casa – trabalho e vice-versa, sobrando mais tempo para as outras

atividades. Ampliando um pouco mais o conceito de mobilidade urbana, chegamos à definição trazida pelo Ministério das Cidades:

Mobilidade urbana sustentável, entendida como “a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável” (Ministério das Cidades, 2006).

A definição trazida acima é um pouco mais abrangente do que o termo mobilidade. Relaciona a questão da sustentabilidade como pressuposto para uma política de desenvolvimento urbano. E a sustentabilidade indicada no termo diz respeito à condição de que esta mobilidade deve ser perene, estruturada e justa no sentido de todos a ela terem acesso e dela poderem usufruir. Outro ponto importante do conceito trazido acima é que a mobilidade deve ser socialmente inclusiva. Isto é muito relevante, pois ela deve funcionar como meio de integração e não de segregação de grupos sociais.

Para as pessoas com deficiência, a mobilidade urbana é essencial. Não é possível pensar em exercício de direitos, caso as pessoas não possam se deslocar dentro do espaço urbano. Não se efetiva o direito a tratamento médico, por exemplo, se o hospital ficar distante da residência do cidadão e este não conseguir, de uma forma prática, fazer o necessário deslocamento.

A acessibilidade por vezes é confundida com mobilidade. Contudo, são conceitos que guardam diferença entre si. A Lei brasileira de inclusão (Lei 13.146/2015) define acessibilidade da seguinte forma:

Art. 3º. Para fins de aplicação desta Lei, consideram-se:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – [...].

A citação acima nos faz perceber que é bem amplo o conceito de acessibilidade. O mais óbvio significado do termo é a possibilidade de se utilizar espaços públicos ou privados. Este tipo de acessibilidade é muito importante para as pessoas com deficiência já que, ainda hoje, há muitos imóveis que não são acessíveis a esse grupo social. Vários órgãos públicos ou empresas privadas possuem escadas para dar acesso à sua entrada, o que dificulta ou



inviabiliza sobremaneira o uso de serviços. Nem todas possuem elevadores ou rampas. Em alguns casos, principalmente em cidades mais antigas, vários imóveis são tombados pelo patrimônio histórico e, com isso, há enorme dificuldade para qualquer tipo de reforma. Todavia, a maioria das legislações municipais que regulamentam a construção de imóveis novos já prevê o respeito às normas relativas ao acesso das pessoas com deficiência, como, por exemplo, rampas de acesso ou mesmo piso tátil (para deficientes visuais). A Lei de inclusão apresenta a obrigatoriedade de adaptação para os imóveis em uso, sob pena de multa pelo não cumprimento.

A definição faz referência, também, à acessibilidade em relação à informação e à comunicação. A acessibilidade digital é um meio que faz com que, na maioria dos casos, as pessoas com deficiência possam estar inseridas no meio digital, utilizando a internet para estudo, trabalho ou, mesmo, lazer. Obviamente, que a acessibilidade digital não se refere apenas à questão da conexão com a rede. Pode, por exemplo, se relacionar a qualquer tipo de uso de tecnologia (televisão, celular, etc.). Contudo, é na internet que a acessibilidade se faz mais presente. Sobre este assunto, informa Teixeira (2014, p. 98):

A importância da acessibilidade digital é amparada no fato de as ferramentas de comunicação e conexão poderem oferecer amplas possibilidades de aprendizagem que fogem dos padrões convencionais. Nos ambientes virtuais é possível obter e oferecer recursos a alunos com necessidades educativas especiais que propiciem uma orientação para o outro e para colaboração e cooperação dialógica.

Os instrumentos de comunicação e informação são muito importantes para o processo de aprendizado. Em muitos casos, as pessoas com deficiência utilizam a acessibilidade digital para se comunicarem com o mundo. São os casos de deficientes auditivos ou, mesmo, de pessoas com deficiência intelectual em que a fala fica mais comprometida. O uso da tecnologia de informação para conseguir se comunicar é essencial e um meio que garante o direito à comunicação. Ainda com relação à facilitação para o aprendizado, é notória a relevância da internet para pessoas com deficiência física na absorção de conhecimento. Considerando que a questão do deslocamento é um obstáculo a ser superado por pessoas com dificuldade de locomoção, o ensino à distância está cada vez mais sendo usado como meio de acesso à educação. Importante ressaltar, ainda, que a facilitação do acesso às pessoas com deficiência ao mundo digital é cada vez mais uma questão comercial. Trata-se de um grupo social que cresce a cada ano e que tem um relativo poder de consumo. Por isto, é necessário que seja respeitado e que haja produtos e serviços que considerem as suas especificações. Sobre isto, comenta Souto (2006, p.75):

O acesso aos benefícios da Internet deve, portanto, ser assegurado, tanto quanto possível, sem discriminações ou exclusões, sendo necessário considerar as características e exigências próprias dos cidadãos com necessidades especiais. A consideração destas características não pode ser ditada por meras razões de solidariedade, mas, sobretudo, por uma concepção de sociedade, na qual se entende que todos devem participar com direito de igualdade e de acordo com as suas características próprias.

Desta forma, qualquer entidade que lide com um público com deficiência deve levar em consideração que as adequações que se fizerem necessárias em seus produtos e serviços para atender a este grupo não devem ser pensadas como caridade. É importante que as pessoas com deficiência sejam vistas como parte integrante da sociedade de forma natural. Atender a este público, considerando suas necessidades, é tão importante quanto, por exemplo, abrir uma filial de uma empresa em um estado e considerar as suas características e culturas regionais. Garantir condições de acesso a todos é respeitar o direito que cada um de nós tem de sermos livres em nossas escolhas. Conforme Brito e Feijó (2015, p. 6):

Nessa linha de raciocínio, ter e ser um município com ambiente urbano inclusivo passa, necessariamente, pela ideia de uma cidade de e para todos, independentemente do tipo de deficiência, exigindo uma nova concepção de viver em sociedade, sem segregação, sem barreiras. Por isso, a compreensão do que seja acessibilidade auxiliará na concretização dos direitos inerentes às pessoas com deficiência, alterando o pensamento de que acessibilidade é simplesmente a construção de rampas, a colocação de corrimãos e a instalação de elevadores.

Como vimos, a acessibilidade apresenta várias acepções e pode ser entendida de uma forma muito ampla e, por vezes, genérica, embora todas elas se relacionem à facilitação e oferecimento de condições para a pessoa com deficiência se incluir nas diversas atividades que cada um de nós deve desempenhar atualmente. Todavia, para esta dissertação, a acessibilidade mais importante é aquela que possibilita à pessoa com deficiência a sua locomoção. As questões relacionadas ao uso do transporte, seja ele público ou particular, estão vinculadas ao conceito de acessibilidade. Por isto, devemos perceber que é um assunto que deve ser motivo de um estudo aprofundando para aqueles que se propõem a entender o modelo atual de locomoção da pessoa com deficiência. Precisamos analisar com um olhar mais detalhista a questão da acessibilidade, pois a falta dela é um impeditivo para que a pessoa com deficiência consiga desempenhar suas atividades cotidianas. Neste sentido, explicam Lindemayer, Pacheco, Silva e Wagner(2010, p. 57):

Pessoas com deficiência (PCD's) enfrentam comumente limitações em sua vida diária. Essas limitações estão intimamente relacionadas a problemas de acessibilidade, ou seja, às condições que permitam o exercício da autonomia e a participação social do sujeito, podendo interferir ou prejudicar no seu

desenvolvimento ocupacional, cognitivo e psicológico, contribuindo para a sua exclusão social.

Estar inserido em um ambiente acessível possibilita a aquisição de uma relativa autonomia ou independência. Este “agir por si mesmo” é uma das maiores demandas de uma pessoa com deficiência. Isto deve ser buscado e valorizado por aqueles que têm o poder de agir de forma inclusiva. A acessibilidade deste grupo social, em relação a seus deslocamentos, leva em consideração alguns fatores importantes. Um deles é o transporte adaptado. Ele será tratado na sequência deste trabalho. Outro ponto importante para que o cadeirante, em especial, tome a decisão de sair de casa está relacionado à questão da adaptação das vias. É preciso saber se as ruas e avenidas que dão acesso ao local de destino se encontram acessíveis. Isto ocorre, pois, nem sempre, o cadeirante usará um transporte porta-a-porta. Em muitas das vezes, será usado o transporte coletivo. Desta forma, entre o ponto de desembarque até o local de destino é necessário haver adaptações físicas que possibilitem o efetivo acesso. Em muitas cidades já é possível ver uma série de rampas, principalmente nos locais de maior fluxo de pessoas. Neste sentido comenta Souto (2006, p. 73):

Quanto às facilidades podemos destacar o planejamento urbano de algumas prefeituras que estão se preocupando com a facilidade de locomoção, levando-se em consideração as possíveis limitações. Um indicativo disto é a questão das rampas e calçadas rebaixadas que já são mais facilmente encontradas nas vias de tráfego urbano.

Em que se pesem os esforços de diversas prefeituras em oferecer uma cidade mais adaptada, o resultado, ainda, não está satisfatório. Em algumas cidades, é possível perceber a preocupação com as pessoas com deficiência, pois há locais que possuem a necessária condição de ir e vir. Contudo, é nítido, ao nos deslocarmos pelas diversas cidades brasileiras, que a adequação dos espaços públicos não está entre as prioridades dos gestores públicos. As adaptações são geralmente feitas quando da reclamação de algum usuário.

A acessibilidade é um direito que deve ser afirmado cotidianamente pelas pessoas com deficiência. As combinações de transportes ainda não adaptados em larga escala, a existência de vias com dificuldade para o deslocamento, a falta de uma política urbana de mobilidade, a necessidade de se disputar, nas vias, espaço com veículos e a falta de educação de parte da população compõem um sistema que dificulta sobremaneira a vida da pessoa com deficiência. Podemos constatar que há, ainda, um mundo não pensado para essas pessoas. A simples observação dos bens públicos e privados das cidades nos leva a perceber uma triste realidade: nossas cidades, para que possam realmente incluir a pessoa com deficiência, devem ser

alteradas em sua concepção de construção. Elas têm uma estrutura que dificulta o livre direito de ir e vir de forma independente. Um bom exemplo disso é que uma simples rampa, mesmo respeitando as normas técnicas na sua construção em relação à inclinação, pode complicar a vida de um cadeirante caso a altura do asfalto seja elevada. Assim, sozinho, um cadeirante teria problemas para transpor este obstáculo. Podemos, então, compreender que nem sempre o respeito às normas de construção garante, por si só, a locomoção da pessoa com deficiência.

### **2.3. Desenho universal**

Outro importante conceito que vem, atualmente, ganhando espaço quando se discute acessibilidade é o Desenho Universal. Existe, inclusive, a definição legal acerca do termo trazida pela Lei Brasileira de Inclusão (Lei 13146/2015): concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva. Vemos, a partir conceituação apresentada que o que se propõe com o desenho universal é que tanto produtos e serviços quanto ambientes possam ser usados por pessoas com deficiência sem que sejam necessárias adaptações posteriores para sua utilização. Estamos falando, por exemplo, de veículos que sejam produzidos já se pensando em serem usados por pessoas com deficiência, locais sendo construídos já se tendo como premissa que poderão ser utilizados por cadeirantes ou pessoas com dificuldades de locomoção.

O termo foi usado pela primeira vez nos Estados Unidos, em 1985, pelo arquiteto Ron Mace, em um momento em que havia uma ampla discussão acerca da criação de projetos urbanísticos que pudessem ser democráticos em um sentido de serem usados por todas ou a maioria das pessoas. A ideia era a de que deveria haver um padrão básico de construções que pudessem ser utilizadas por qualquer pessoa, seja ela com ou sem dificuldades de locomoção ou com algum tipo de deficiência. Tal conceito deveria, também, abarcar a fabricação de produtos ou oferecimento de serviços. Esses bens e serviços não deveriam ser oferecidos aos consumidores com uma abordagem excludente. Conforme Cosenza e Resende (2006, p. 31):

Portanto, o desenho universal trata da geração de ambientes, tecnologias, programas e serviços que dispensem adaptações, podendo assim, ser utilizados por todas as pessoas; sendo que os “produtos” gerados sejam de utilização equiparável, flexível, simples, tolerante ao erro, que informe de maneira eficaz suas formas de uso, que possuam tamanhos e espaços que viabilizem o uso e exijam pouco esforço físico.

A definição trazida pelas autoras é baseada nos princípios do desenho universal, expedidas pela Universidade da Carolina do Norte, onde o autor do conceito era catedrático. A ideia é não ser discriminatório em um sentido que todos possam usar os ambientes, produtos e serviços. Outra concepção é que seja flexível no uso de modo que se adapte a qualquer pessoa. Deve ser de fácil entendimento a sua utilização, independente de conhecimento prévio sobre o modo de operar. Deve ser tolerante a erros, permitindo que o usuário possa testá-lo até entender seu funcionamento e deve exigir pouco esforço físico para ser usado.

Todos estes princípios acima devem ser inerentes ao desenho universal. Percebamos que este termo é usado para uma concepção, um padrão. Não é necessariamente um produto, nem um modelo de uso. É um modo de se pensar a construção de espaços e de produtos que sejam acessíveis e democraticamente utilizáveis por qualquer pessoa, mesmo que esta tenha restrição de movimentos ou de locomoção. É de extrema importância, pois a sua metodologia é empregada atualmente. Quando pensamos em imóveis adequados a receber pessoas com deficiência, estamos, indiretamente, pensando no conceito do desenho universal. Devemos ter em mente que o desenho universal não é a adaptação de um imóvel, por exemplo. Seria a construção de um imóvel com todas as possibilidades de um cadeirante poder usá-lo sem a necessidade de auxílio de terceiros ou de adequações. Seria a colocação de rampas, elevadores internos, iluminação com sensor de presença, etc. Para um veículo, não se trata de sua adaptação e sim, de sua elaboração, já proveniente de fábrica, de todos os acessórios necessários para que uma pessoa com deficiência possa usá-lo.

#### **2.4. Programas e ações governamentais nacionais direcionadas ao transporte das pessoas com deficiência**

A história dos direitos humanos no mundo ocorreu de forma lenta, contudo ganhou um impulso com a Declaração Universal dos Direitos Humanos da ONU em 1948. Seguindo a mesma premissa de evolução desses direitos humanos, em 1975 foi promulgada a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes (termo usado à época). Podemos observar que, primeiro se garantiu os direitos de uma forma genérica e, posteriormente, ganhou corpo a necessidade de se especificar dispositivos legais que defendessem direitos de grupos sociais que se mostravam vulneráveis.

O Brasil como signatário dessas declarações indicava ao mundo que agiria em um sentido de garantir os direitos humanos a todos e, em um segundo momento, das pessoas com deficiência. Nesse sentido, as ações governamentais dentro de nosso país deveriam convergir para que fosse oferecida a esse segmento social a mais ampla gama de condições dignas de vida. As leis brasileiras deveriam ser promulgadas sempre avançando nas questões de garantias de direitos. Podemos dizer, então, que esse foi o pontapé inicial para as ações governamentais direcionadas às pessoas com deficiência.

Esses breves comentários servem para contextualizar o surgimento de legislações nacionais que passaram a regulamentar alguns direitos específicos das pessoas com deficiência. Eles não “surgiram do nada”. Em algumas vezes ocorreram por pressões de organismos internacionais, em outras pela própria ação de agentes internos que reivindicavam dispositivos legais para que se efetivasse na “letra da lei” tudo o que se mostrava necessário. Nesse sentido, tivemos a Constituição Federal de 88 que trouxe uma quantidade considerável de direitos para as pessoas com deficiência e abriu campo para que as legislações infraconstitucionais também o fizessem. Nesse sentido, por exemplo, tivemos a lei 8.213/91 que regulou as cotas para contratação de pessoas com deficiência em empresas privadas.

Nesse sentido, no ano de 2000 foi promulgada a Lei 10.048. Ela é uma lei geral que trata da prioridade no atendimento para um rol de pessoas (idosos, gestantes, pessoas com deficiência, etc.). Contudo, ela foi especialmente importante, pois iniciou um processo de efetivação dos direitos das pessoas com deficiência em relação aos transportes. A referida lei é de novembro de 2000 e, assim dispunha:

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (Vetado)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

É importante perceber que essa lei, precursora ao tratar do assunto, regulava que os proprietários de veículos de transporte coletivo deveriam, até, maio de 2001, adaptar os veículos de uma forma com que fosse possível o transporte das pessoas com deficiência. Obviamente, o direcionamento dado pela lei era no sentido de que os concessionários do serviço de transporte deveriam adequar os seus ônibus e similares de tal forma que pudessem ser utilizados pelas pessoas com deficiência. Representou um importante instrumento de início de respeito ao direito de locomoção desse segmento social.

Até o ano de 2001, portanto, não havia nada que obrigasse uma empresa de ônibus intramunicipal (e nem mesmo fora do âmbito municipal) a adequar sua frota de tal forma que conseguisse transportar essas pessoas. Temos que ser até um pouco mais precisos nesse momento. A questão da acessibilidade em ônibus e similares é mais relevante para as pessoas com deficiência motora, especialmente aquelas que teriam dificuldade em embarcar nos veículos. O caso mais emblemático seria o dos cadeirantes. Para essas pessoas, havia necessidade de alterações estruturais nesses ônibus o que, implicaria, por óbvio, em elevação de custos. E foi aí que os problemas começaram a acontecer. As empresas de maior poder econômico entraram na justiça para não serem obrigadas a, segundo elas, em um prazo tão curto, terem que adequar seus veículos. Algumas conseguiram autorização judicial para que esse prazo fosse dilatado, outras não. Algumas empresas de menor porte resolveram se adaptar e passaram a implantar o serviço assim que findasse o prazo de adequação. Uma saída, para esse início, não foi a adaptação dos ônibus e sim, o fornecimento de transporte para deficientes físicos através de vans. Uma das cidades percussoras no serviço foi Ribeirão Preto, no estado de São Paulo, através de seu programa denominado “Acesso”.

O uso de vans tinha a possibilidade de resolver parcialmente o problema sem ter que alterar a estrutura dos ônibus. Isso foi importante naquele momento, já que para que pudesse ser implantado o elevador de embarque, seria necessário que o veículo ficasse fora de circulação por alguns dias, o que representaria perda de faturamento para as empresas. A solução de urgência foi a compra de algumas dessas vans e elas foram os primeiros veículos a atenderem as pessoas com deficiência de uma forma mais particularizada. Contudo, passaria a ser necessária uma mudança de procedimento por parte das empresas. Os veículos a serem comprados no futuro deveriam já estar equipados com elevadores que permitissem o embarque das pessoas com deficiência, em especial dos cadeirantes, com relativa autonomia.

Sobre a segunda lei nacional a tratar do assunto, lei 10.098/2000, há algumas considerações a serem feitas. É uma lei importantíssima no que se refere à questão da acessibilidade. Trata das questões das adequações de espaços e imóveis públicos, nos imóveis privados e, também, da questão da urbanização das cidades tomando como parâmetro a existência de uma ideia acessível em cada construção. No que se refere aos transportes, a lei trouxe os seguintes dizeres: “Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas”. A norma, como percebemos, não tratou o assunto de modo diverso da 10.048/00. Aliás, ela só reportou que a questão deveria ser regulada por uma norma mais específica. Assim, ainda prevaleceria o

conteúdo da primeira lei, já que aquela ela abordou o assunto mais detalhadamente que a segunda.

A partir dessas duas leis, já se iniciou um processo de adequações de veículos e as primeiras ações relativas ao fornecimento de transporte especial para as pessoas com deficiência. Até mesmo, porque a lei 10.048 era clara ao obrigar as adaptações até maio de 2001. Obviamente, esse serviço não teve início de forma planejada e estruturada, considerando a demanda e verificando se a oferta do serviço seria com ela compatível. Era, mesmo, apenas para “cumprir a lei”. Os ajustes necessários na prestação do serviço, o modo como deveria ser prestado pelo concessionário e o próprio entendimento por parte do usuário de como ele poderia utilizar esse novo “direito” acabariam vindo com o decorrer do tempo.

Esse passar do tempo, sem que as concessionárias se adequassem da forma como a lei previa, muito devido ao *lobby* de empresas de ônibus no sentido da não penalização pelo descumprimento e certa flexibilização na ação de fiscalizar por parte do poder público, fez com que a situação se mantivesse em igual panorama por determinado período. A discussão gravitava quase sempre em relação ao aumento de custos de adaptação veicular que aumentariam o custo com o transporte. Para compensar tal aumento de custos não havia mágica: ou a administração pública entraria com subsídio ou a tarifa de passagem deveria ser reajustada. Como a segunda opção demandaria amarrações políticas e uma nunca bem-vinda insatisfação da população, a situação das adequações veiculares foi levada “em banho-maria”.

Essa situação ocorreu até o ano de 2004. Em dezembro deste ano, foi publicado o decreto 5.296/2004. Ele regulamentou as leis nº 10.048/2000, que deu prioridade de atendimento àquelas pessoas com dificuldade de locomoção, e a 10.098/2000 que estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Aquele dispositivo legal veio para regulamentar as duas citadas leis e apresentar maiores detalhamentos para que as concessionárias fizessem as adequações indicadas nas normas. Na verdade, ele serviu para, além de outros, atingir dois objetivos: o primeiro era chamar a atenção das empresas no sentido da sua urgência adequação aos ditames legais e, o segundo era dar uma resposta aos grupos que defendiam os direitos das pessoas com deficiência que cobravam uma ação mais efetiva por parte do poder público pela insuficiente prestação de serviço nas cidades em que havia o transporte de pessoas com deficiência.

Sobre o assunto transporte público, dispôs o decreto 5.296/2004, em sua parte inicial:



Art. 31. Para os fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, considera-se como integrantes desses serviços os veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação.

Art. 32. Os serviços de transporte coletivo terrestre são:

I - transporte rodoviário, classificado em urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual;

II - transporte metroferroviário, classificado em urbano e metropolitano; e

III - transporte ferroviário, classificado em intermunicipal e interestadual.

Art. 33. As instâncias públicas responsáveis pela concessão e permissão dos serviços de transporte coletivo são:

I - governo municipal, responsável pelo transporte coletivo municipal;

II - governo estadual, responsável pelo transporte coletivo metropolitano e intermunicipal;

III - governo do Distrito Federal, responsável pelo transporte coletivo do Distrito Federal; e

IV - governo federal, responsável pelo transporte coletivo interestadual e internacional.

Esses três artigos indicam como o conceito de acessibilidade deve ser entendido nos diversos modais de transporte. Indica que a acessibilidade não se dá apenas dentro do veículo, mas, também, nas estações, terminais e, aquilo que costuma ser mais problemático: os pontos de parada com menos passageiros. Além disso, o artigo 33 traçou a responsabilidade do transporte coletivo, por meio terrestre, para cada ente federativo. Podemos observar que coube ao governo municipal zelar pelo transporte intramunicipal, sem dúvida, o mais utilizado pela população em geral. Segue o decreto:

Art. 34. 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, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

Parágrafo único. A infraestrutura de transporte coletivo a ser implantada a partir da publicação deste Decreto **deverá ser acessível e estar disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.** (grifo nosso)

Art. 35. Os responsáveis pelos terminais, estações, pontos de parada e os veículos, no âmbito de suas competências, assegurarão espaços para atendimento, assentos preferenciais e meios de acesso devidamente sinalizados para o uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 36. [...]

Art. 37. Cabe às empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos assegurar a **qualificação dos profissionais que trabalham nesses serviços, para que prestem atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.** (grifo nosso)

O artigo 34 do decreto em pauta reforça a questão da necessidade de o transporte coletivo estar apto a transportar as pessoas com deficiência. É uma norma bem clara. As concessionárias devem oferecer condições viáveis de transporte para as pessoas com deficiência. E essa viabilidade se dá quando é oferecido um transporte em condições de a pessoa usufruí-lo de forma que não dependa da boa vontade de outra pessoa.

O artigo 37 traz um ponto importante que será discutido um pouco mais adiante: a qualificação dos profissionais que trabalham nos serviços de atendimento e transporta as pessoas com deficiência. Essa qualificação é um requisito de extrema importância. Pensemos na hipótese de um motorista de ônibus, sem o devido treinamento, ficar responsável por subir e descer o elevador de embarque de um cadeirante. Caso esse profissional não saiba operar corretamente o mecanismo de acesso ao veículo, poderá fazer com que aconteça algum acidente, causando consequências, por vezes, de difícil reparação. Continua o decreto:

Art. 38. No prazo de até **vinte e quatro meses a contar da data de edição das normas técnicas referidas no § 1º**, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário para utilização no País serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. (grifo nosso)

§ 1º As normas técnicas para fabricação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo rodoviário, de forma a torná-los acessíveis, serão elaboradas pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, e estarão disponíveis no prazo de até doze meses a contar da data da publicação deste Decreto.

§ 2º A substituição da frota operante atual por veículos acessíveis, a ser feita pelas empresas concessionárias e permissionárias de transporte coletivo rodoviário, dar-se-á de forma gradativa, conforme o prazo previsto nos contratos de concessão e permissão deste serviço.

§ 3º A frota de veículos 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.

§ 4º Os serviços de transporte coletivo rodoviário urbano devem priorizar o embarque e desembarque dos usuários em nível em, pelo menos, um dos acessos do veículo.

Art. 39. No prazo de até vinte e quatro meses a contar da data de implementação dos programas de avaliação de conformidade descritos no § 3º, as empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo rodoviário deverão garantir a acessibilidade da frota de veículos em circulação, inclusive de seus equipamentos.

§ 1º As normas técnicas para adaptação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo rodoviário em circulação, de forma a torná-los acessíveis, serão elaboradas pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, e estarão disponíveis no prazo de até doze meses a contar da data da publicação deste Decreto.

§ 2º [...].

O artigo 38 remete a uma norma técnica (infralegal) a responsabilidade de criar modelos, procedimentos e técnicas a serem seguidas pelas empresas que fabricam os veículos

de transporte público. As concessionárias e permissionárias do serviço de transporte teriam um prazo de **vinte e quatro meses**, a contar da divulgação dessas normas técnicas para começarem a produzir os veículos nas condições nelas mencionadas. A expedição dessas normas caberia ao INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial).

Ocorre que a adaptação de veículos já estava em discussão, conforme vimos, desde novembro de 2000, com a lei 10.048. Naquele momento, no entanto, a urgência era para as adequações dos veículos já em uso pelas concessionárias e permissionárias. Assim, já era necessário que houvesse uma norma técnica que regulasse a adaptação desses veículos às condições legais. Essa norma é a NBR 13.994/2000. Indica a norma:

Esta Norma fixa as condições exigíveis na elaboração do projeto, fabricação e instalação de elevadores de passageiros, com o fim de adequá-los com características para transportar pessoas portadoras de deficiência que podem locomover-se sem o auxílio de terceiros (BRASIL, 2000).

Temos, então, uma norma que já regulava a adaptação de veículos usados e que, na prática passou a regular as adaptações necessárias para a fabricação de veículos novos. Considerando que a NBR 13.994/2000 já abarcava a real necessidade dos fabricantes quanto à necessidade de um procedimental, esta passou a ser a linha-mestra para a produção de veículos nessa condição.

Apesar de a NBR 13.994/2000 ter sido usada no início das adaptações veiculares, ela foi substituída posteriormente. A ABNT NBR 14.022/2006 passou a regular a acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Essa norma técnica definiria, a partir daquele momento, todos os parâmetros técnicos que os ônibus urbanos deveriam ter para serem considerados acessíveis. É escopo dessa norma tratar o tamanho do espaço destinado à pessoa com deficiência, onde esse espaço reservado ficará e vários outros aspectos operacionais para a fabricação dos veículos.

Desde dezembro de 2006, portanto, respeitado o prazo de adequação das frotas de vinte e quatro meses (indicados pelo decreto acima comentado), não deveria mais se falar em transporte intermunicipal sem se oferecer veículos equipados com plataformas elevatórias de acesso para pessoas com deficiência. Contudo, é importante que se diga, em nenhum ponto das duas citadas leis e do decreto que mencionamos se falou em quantidade de veículos a serem adaptados. Não se falou em um percentual mínimo de veículos a serem adequados às

condições necessárias. Na prática, isso ficou, tacitamente, sob a responsabilidade dos contratos de concessão firmados entre as prefeituras e as empresas de ônibus.

Os contratos de concessão poderiam, então, tanto prever que toda a frota se adaptasse à norma legal, quanto indicar que apenas uma pequena parcela deveria se adaptar. Obviamente, a tendência natural com o passar do tempo seria a adequação de quase toda a frota, até mesmo pelo fato de que os custos de adaptação, inicialmente altos, fossem decrescendo por escala.

É nesse contexto que, ainda no ano de 2004, foi apresentada à população uma importante, porém, ainda, tímida ação governamental em relação à causa da pessoa com deficiência. O governo federal a tratou como política pública desde o seu lançamento. Ainda não o era. Contudo, não se pode negar que ela inaugurou um novo pensamento acerca da questão da acessibilidade e mobilidade urbana das pessoas com deficiência. A ideia era que a locomoção desse segmento social deixasse de ser um “favor” das concessionárias e passasse a ser um conjunto de ações do poder público com vistas a garantir de forma ampla a acessibilidade das pessoas com deficiência.

O Ministério das Cidades, por intermédio Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, instituiu o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível. Trata-se de um complexo de ações federais no sentido de se possibilitar que as pessoas, em geral, possam livremente circular pelas cidades sem que haja nenhum impeditivo, seja de ordem de acesso, seja relacionado à mobilidade, entre outros aspectos. Segundo o Manual do programa:

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana - Brasil Acessível -, lançado no dia 2 de junho de 2004, tem o objetivo de incluir uma nova visão no processo de construção das cidades que considere o acesso universal ao espaço público por todas as pessoas e suas diferentes necessidades. Um dos desafios colocados para todos os municípios brasileiros é a inclusão de parcelas especiais da população no cotidiano das cidades.

O programa é constituído de ações e instrumentos que visam estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. A acessibilidade deve ser vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência e idosos, com o respeito aos seus direitos fundamentais”. (BRASIL, 2006)

Importante a reprodução do objetivo do programa para que possamos entender qual é o seu foco. A ideia do projeto era que a acessibilidade e a locomoção das pessoas com deficiência pudessem se dar de tal maneira que essa pessoa não tivesse a preocupação de

encontrar limitações impostas por espaços ou meios de locomoção. É um programa que tentava iniciar um novo modelo de estrutura das cidades em que a inclusão prevalecesse e todos tivessem possibilidades igualitárias de ir, vir, acessar e permanecer.

Foi a partir de convênios firmados com a União que muitos municípios, nos quais não haviam empresas terceirizadas explorando o transporte e este era de responsabilidade da prefeitura, conseguiram adaptar parcialmente sua frota. Em outras cidades, através do programa e, com aporte financeiro, foi possível incentivos aos concessionários e permissionários no sentido de concessão de financiamentos, através de bancos públicos, para a adequação dos veículos.

O programa tem (ou teve naquele momento) a sua importância, pois não havia nenhum direcionador para auxiliar gestores públicos e administradores de empresas de transporte no sentido de se chegar àquilo que a lei determinava. Faltava um “precedente” e isso, logo no início da obrigatoriedade legal, fez com que dinheiro e tempo fossem gastos sem se saber como proceder. As diretrizes legais foram mais bem compreendidas aos interessados com a chegada do Programa Nacional, já que, com ele, passou-se a se ter um parâmetro.

O programa teve início em 2004. Contudo, no princípio, ele estava baseado em ações particularizadas e que não eram postas em prática de uma forma padronizada. As ações eram pensadas caso a caso e não havia um planejamento de ação que pudesse ser usado em vários municípios de características semelhantes. Isso fazia com que os esforços do Ministério das Cidades se reiniciassem a cada ciclo de ações em uma cidade. Visando minorar esse problema, dois anos após o início do projeto, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob resolveu “codificar” o seu procedimental e publicou uma série de livros (seis ao todo) com as premissas, modelos de ação, programas de trabalho e vários outros aspectos que tinha como escopo maximizar sua abrangência e diminuir custos de operação ao adotar um padrão de ação.

Além de gerar um modelo de procedimentos a ser seguido, o programa visava integrar os três entes federativos em um esforço conjunto para fomentar projetos que tivessem como foco a equiparação de possibilidades das pessoas com ou sem deficiência. A sua atuação principal é baseada em três frentes: a) acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes; b) adequação de equipamentos urbanos e c) facilitação para a circulação em áreas públicas.

O livro cinco é um dos mais importantes para esse trabalho, já que trata da implantação de sistemas de transporte acessíveis. Um dos pontos mais explorados no

programa e indicados nesse quinto livro é a questão da inter-relação existente entre transporte, mobilidade e acessibilidade. Segundo essa cartilha:

[...] Entender como se configura a relação existente entre a mobilidade e a acessibilidade universal no espaço da cidade é fundamental para o planejamento e gerenciamento dos sistemas de transporte urbano. Somente a partir da compreensão de como os usuários se deslocam (mobilidade) e das condições ofertadas para o acesso a estes serviços (acessibilidade), é que se pode elaborar e implementar melhorias que venham a adequar o sistema de transporte público às necessidades de acesso de todos os usuários, independente das suas dificuldades ou restrições de locomoção. (BRASIL, 2006, p. 29)

Devemos observar que o programa prevê que o sistema de transporte não pode ser satisfatório se não contar com uma acessibilidade e mobilidade urbana também condizente. Isso se dá pela simples razão de que não é o fato de os veículos serem novos, adaptados, limpos, com funcionários capacitados em seu trabalho que fará com que a locomoção da pessoa com deficiência seja boa. O veículo pode ter todas essas qualidades, mas se o passageiro for desembarcado em um ponto de parada em que não consiga atravessar a via pública, a sensação de falta de autonomia existirá. Isso é reforçado, no mesmo livro, da seguinte forma:

As experiências municipais para implementação da acessibilidade universal focaram-se em intervenções urbanísticas e arquitetônicas de reestruturação espacial da cidade com a eliminação das principais barreiras físicas das cidades, adaptando os espaços públicos para que se tornem acessíveis. No entanto, para assegurar a inclusão das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida à cidade, não basta a intervenção nos espaços públicos. Deve-se atuar na legislação e na integração das políticas públicas setoriais, compreendendo as questões que permeiam os setores da Educação, Saúde, Cultura, Lazer, Trabalho, Transporte, etc. (BRASIL, 2006, p. 30).

Uma cidade inclusiva, realmente, demanda que as políticas públicas que lidam com o tema “caminhem juntas”. Isso ocorre, pois as cidades, independentemente do seu tamanho, têm um orçamento bastante restrito destinado às questões de acessibilidade. Em algumas cidades, inclusive, os recursos são provenientes da pasta de assistência social. Não é o que deveria acontecer se pensarmos que é um tema que é afim a vários segmentos da administração municipal: trânsito, obras, educação, saúde, etc.

O programa busca um padrão, um modelo de ação. Contudo, é importante entendermos que as diferenças regionais ou locais podem fazer com que o processo de implementação de acessibilidade seja distinto de uma cidade para outra. Segundo o Programa:

A dificuldade em prover um serviço de transporte urbano acessível, desde o local de embarque até o local de desembarque do cidadão encontra-se na diversidade entre as

peças e a heterogeneidade dos territórios. Esta heterogeneidade, combinada aos diferentes aspectos geográficos, culturais, sociais e econômicos, influi na formação de diversas configurações espaciais na cidade. (BRASIL, 2006, p. 31).

O trecho reproduzido acima ilustra bem os motivos que fazem alguns locais não conseguirem oferecer condições satisfatórias de locomoção. Como os municípios têm condições estruturais heterogêneas e orçamentos muito distintos, o que é fácil para ser feito em uma cidade pode ser impossível para outra. Assim, a União, por intermédio de transferência de infraestrutura, treinamento, investimento e linhas de crédito tem (teve) papel essencial para tentar minimizar as desigualdades existentes.

Ainda no livro cinco, houve a preocupação por parte da Secretaria de Mobilidade, em possibilitar uma maior autonomia para as pessoas com deficiência ou com dificuldades de locomoção, quanto à altura do piso dos veículos. Indica a norma:

[...] A altura do piso do ônibus com relação à plataforma de embarque desembarque e a distância lateral entre o veículo e a plataforma, devido à aproximação insuficiente do veículo, são barreiras físicas que impedem o acesso de forma autônoma e segura das pessoas com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2006, p. 63)

E, por que essa especificação apareceu em um livro, que, em tese, fala de questões gerais acerca da acessibilidade e adaptação em transportes? A resposta não nos parece difícil. Em municípios em que não haja terceirização do serviço e este fica por conta da prefeitura, se não houver possibilidade de grandes alterações estruturais na cidade, é possível, melhorar a condição do transporte somente com a aquisição de veículos com piso mais baixo. Todavia, não se pode dizer, e nem o Programa Brasil Acessível fez isso, que exista um modelo ideal de veículo, de adaptação da cidade, de uma forma de se gerenciar o trânsito.

Cada cidade, a partir de suas particularidades, deverá entender como deve compor sua matriz de transporte de forma que consiga fazer deste um meio inclusivo, sem gerar discriminação com a imposição de barreiras e sem levar às pessoas com deficiência mais dificuldades do que aquelas que eles já enfrentam cotidianamente.

O programa nacional a qual nos referimos, obviamente, apresenta uma série de defeitos. Não teve uma uniformidade nacional, preocupando-se menos com aqueles municípios pequenos, fato esse que, também, representa certa priorização de cidadãos. Delegou aos municípios a escolha de necessidades a serem supridas. Obviamente, o gestor municipal tem, até, mais condições do que o federal de avaliar as demandas em relação à acessibilidade e transporte dentro das cidades. Contudo, isso deve ser feito de forma

integrada, harmonizada, para que se evite desvio de rotas e se privilegie interesses particulares.

Por outro lado, foi um programa pioneiro em nosso país no sentido de procurar oferecer condições para que os gestores de uma forma geral possam tomar decisões direcionadas à efetiva inclusão daqueles que, por encontrar barreiras físicas em quase todos os locais que frequentam, acabam por criar, também, barreiras psicológicas, fazendo com que obstáculos superáveis se tornem intransponíveis.

## **2. 5. Boas práticas municipais em relação à acessibilidade e transporte de pessoas com deficiência**

No próximo item, abordaremos o caso específico da cidade que é objeto de nosso trabalho: Franca. Entretanto, é importante que, antes de entrarmos nessa análise, conheçamos algumas ações de outros municípios brasileiros que conseguiram sucesso com políticas públicas voltadas ao transporte e acessibilidade de pessoas com deficiência. Obviamente, é impossível que se crie modelos perfeitos a serem seguidos. Tal impossibilidade está no fato de que as ações governamentais implantadas, em cada cidade, guardam relação com as particularidades daquela municipalidade, não podendo ser levada como um padrão irretocável para qualquer outro local. Cada cidade, por características relacionadas a orçamento, geografia, potencial econômico, entre outros aspectos importantes, é única e tem suas especificidades que impedem uma comparação simplificada. É possível, no entanto, que possamos identificar as boas práticas governamentais daquelas cidades que já oferecem melhor qualidade de vida para seus cidadãos em relação à locomoção.

Os exemplos aqui elencados têm relação com aquilo que identificamos como gargalos a serem superados na cidade em que baseamos esse trabalho. Não temos a ilusão de acreditar que um projeto que deu certo em uma cidade será, necessariamente, exitoso em outra. Entretanto, é possível que consigamos colher as boas ideias, identifiquemos as necessidades de alteração e façamos a proposta de adequação daquilo que se fizer necessário.

A cidade de Curitiba, capital paranaense, é um bom exemplo de uma cidade que “pensou direito” a questão da mobilidade urbana da pessoa com deficiência. Facilitada pelo fato de ser capital de um dos principais estados brasileiros, a cidade conseguiu implantar um sistema que funciona de forma satisfatória e que possibilita à pessoa com deficiência a autonomia por ela tantas vezes buscada. Nesse sentido, temos:



O uso do plano diretor na urbanização da cidade de Curitiba em seus mais de 60 anos de uso esteve preocupado com a questão da circulação, o que sucedeu em um sistema de transporte em forma de rede integrada que se tornou modelo no Brasil e no exterior. (FERNANDES, SOUZA e TONON, 2012, p. 3)

Alguns pontos importantes temos que retirar das palavras dos autores anteriormente citados. Já há, na cidade, uma cultura de cerca de sessenta e cinco anos de preocupação com a questão da circulação das pessoas. Isso faz toda a diferença quando se pensa em elaborar um sistema eficaz de locomoção. A segunda referência é que Curitiba possui um sistema integrado de transporte. Não é apenas um bom serviço prestado em relação às condições dos veículos ou adaptações dos mesmos para o público com restrição de mobilidade. O grande diferencial do sistema curitibano é que a rede de transporte funciona em função das reais necessidades de sua demanda. Boa quantidade e qualidade dos veículos, pontos de embarque e desembarque seguros e confortáveis e uma estrutura viária que dá prioridade ao transporte público são apenas alguns exemplos de que é possível oferecer locomoção de qualidade em cidades brasileiras. Continua, os autores citados acima:

Ao se discutir o trânsito em qualquer cidade devemos analisar seu transporte coletivo, uma vez que a eficiência deste pode diminuir e muito a quantidade de veículos particulares circulando na cidade. Neste elemento da vida urbana Curitiba se destaca, uma vez que possui um dos sistemas de transporte de massa que serviu de modelo e ainda hoje motiva muitas visitas de técnicos e profissionais da área à Curitiba para conhecê-lo

O transporte coletivo da capital paranaense como conhecemos hoje tem mais de 40 anos de planejamento, sendo implantado mediante o plano diretor de 66, que no final da década de 60 com a construção das canaletas exclusivas para o transporte de massa possibilitou a implantação do sistema integrado de transportes. (FERNANDES, SOUZA e TONON, 2012, p. 5).

É necessário dizer que o investimento inicial foi razoavelmente alto, o que impediria de ser implantado integralmente em uma cidade média, do interior do país.

A cidade é conhecida no país como inclusiva devido à fama das suas estações tubulares. São as famosas “cápsulas” nas quais os usuários aguardam o momento da chegada dos ônibus. Protegem os passageiros da chuva e até, mesmo, aumentam a segurança, já que só entram no tubo aquelas pessoas que vão efetivamente embarcar, já que a catraca fica localizada na sua entrada.

Com relação à pessoa com deficiência, os tubos aumentam as condições de embarque. Diferentemente de outras cidades em que as adaptações são feitas nos veículos, o que torna a quantidade destes limitada, na cidade de Curitiba, o que é adaptado é o ponto de embarque e desembarque. Isso facilita sobremaneira a possibilidade de uma pessoa com deficiência usar qualquer veículo. Tem o condão de não transferir às empresas de transporte a obrigação de

adaptar os veículos, o que diminui o seu custo de aquisição e, como consequência, não eleva, por esse motivo, a tarifa do restante dos usuários.

**Figura 1 - Tubo - Estação Praça Rui Barbosa – Curitiba**



Fonte: Autor

**Figura 2 - Estação Praça Osório – Curitiba**



Fonte: Autor

**Figura 3 - Estação Praça Rui Barbosa – Curitiba**



Fonte: Autor

A boa ideia da cidade foi implantar os tubos nos locais de maior fluxo de pessoas. As pessoas aguardam a chegada dos veículos no mesmo nível da porta de embarque. Esse é o grande benefício do sistema. Mesmo nos bairros, onde não há os tubos, localizados em sua maior parte nas vias com maior tráfego, os pontos de embarque e desembarque são elevados o que faz com que não haja necessidade de se adaptar os ônibus. Já é possível perceber que, com isso, o veículo não pode parar em qualquer lugar para o desembarque do passageiro com deficiência. Há a necessidade de se usar os locais apropriados para isso. Exatamente pelo fato de haver locais específicos para a entrada e saída do veículo é que o cadeirante pode ter que empurrar, por um longo percurso, sua cadeira, o que faz com que o sistema não seja imune a críticas.

Apesar de já fazer parte de um planejamento anterior, o sistema teve seu início, na cidade, em 1974. Os aprimoramentos nesse sistema de transporte vêm sendo feitos de forma constante para responder às novas demandas que os usuários necessitam. Mesmo assim, é nítido que se trata de um sistema que consegue abranger uma quantidade maior de pessoas do que se as adequações fossem feitas nos veículos. Pela sua satisfatória relação de custo x benefício, já foi copiado por várias cidades brasileiras e, até mesmo, por cidades estrangeiras.

Com uma ideia que segue uma premissa parecida com a de Curitiba, temos o caso de Uberlândia. Esta cidade, também, se tornou referência em acessibilidade de pessoas com deficiência, quando resolveu, nos anos 2000, alterar seu sistema de transporte e locomoção. Já existia um incipiente serviço de transporte de pessoas com deficiência, contudo não conseguia

atender à demanda cada vez maior. O projeto foi desenvolvido pelos engenheiros Julieta Cristina Fernandes e Gilmar Borges Rabelo e executado no final de 2000. Segundo Rabelo (2008, p.47):

Em julho de 2001, como complementação da acessibilidade ao SIT, a prefeitura instalou seis plataformas elevatórias estacionárias, sendo uma em cada terminal de periferia e duas no terminal central, que possibilitou a utilização de maior número de veículos, aumentando assim a frota com potencial de utilização por pessoas com deficiência física, especialmente aquelas que utilizam cadeira de rodas ou com sérios comprometimentos de locomoção. O equipamento praticamente coloca o usuário dentro do veículo, uma vez que, por acionamento hidráulico, eleva a plataforma ao nível do piso do ônibus. Naquele ano a frota de veículos adaptados passou de 10 para 15 ônibus.

É importante perceber que uma das preocupações iniciais era aumentar a frota para aquelas pessoas que possuíam dificuldades de locomoção, em especial, os cadeirantes. As plataformas elevatórias, localizadas nos terminais de embarque e desembarque conseguiam deixar o cadeirante no mesmo nível da entrada do ônibus, o que possibilitava sua acessibilidade ao veículo de forma autônoma. O projeto, mesmo que, ainda, embrionário, conseguia melhorar, enormemente, as condições de locomoção dessas pessoas, já que, antes, estas ficavam à mercê de auxílio de familiares, táxis ou outros meios de transporte que, apenas, apenas resolvia os problemas de forma pontual. Não era possível, por exemplo, para um cadeirante assumir compromissos diários contando com o transporte “quebra-galho”.

Os veículos com elevadores internos e as vans compõem o sistema de transporte. Isso se deve ao fato de que não era (e não é) possível que os ônibus supram todas as necessidades dos deficientes físicos da cidade. Há trajetos em que a utilização dos ônibus não responde adequadamente. Faz-se necessário que haja transportes mais específicos que consigam resolver a questão de acessibilidade de forma mais específica. Ainda, há, na cidade, pontos de embarque e desembarque que impedem o uso irrestrito de ônibus sem elevadores internos. Para isso, seria necessário que todos os locais de entrada e saída nos veículos tivessem o piso com a elevação necessária. Como isso representa um considerável custo e dependeria de um espaço físico maior para ser feito, não se encontrou, ainda, uma solução viável. Desta forma, não se pode abrir mão dos ônibus adaptados e das cerca de 60 vans que fazem o transporte porta – a – porta.



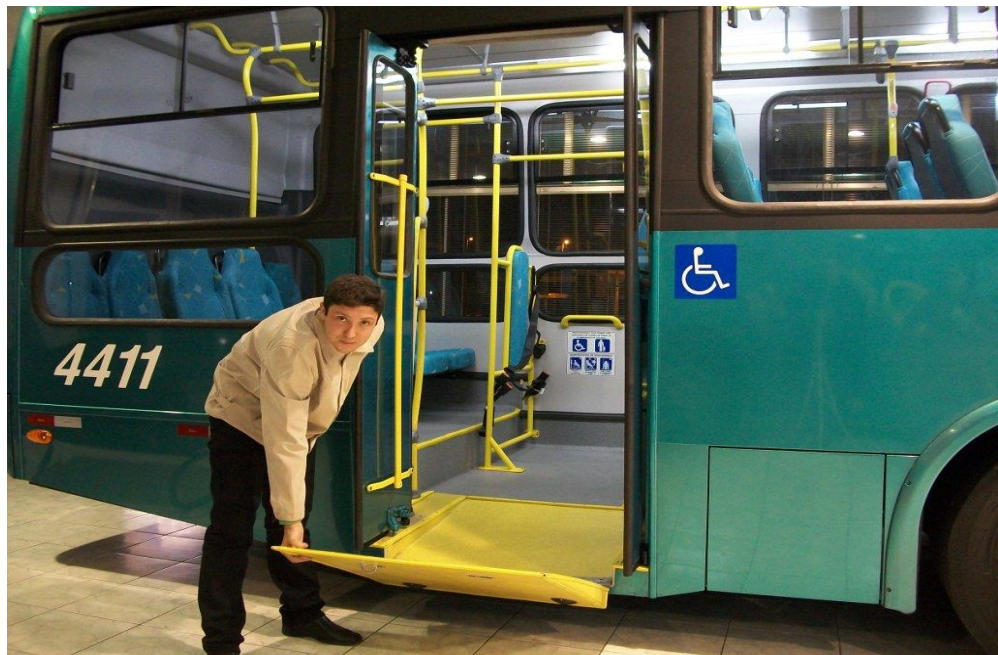
**Figura 4 - Rampa de acesso ao Terminal Central – Uberlândia – MG**



Fonte: Autor

**Figura 5 - Veículo com rampa para embarque de cadeirantes – Uberlândia –**

**MG**



Fonte: Site Prefeitura Municipal de Uberlândia.

**Figura 6 - Elevador de acesso para cadeirantes – Terminal Central – Uberlândia – MG**



Fonte: Autor

A cidade de Uberlândia é citada como uma das cidades-modelo no que se refere à acessibilidade para a pessoa com deficiência. Os terminais estão equipados com sinais sonoros que facilitam a identificação dos veículos por parte dos deficientes visuais e os horários das linhas estão indicados em painéis nas estações que possuem maior fluxo de passageiros. As adaptações feitas na cidade e a forma como a população lida com o tema parece ser realmente diferente de outros locais.

Em visita, com a finalidade de buscar subsídios para esse trabalho, foi possível constatar que a população da cidade toma o assunto como coletivo. Não é um problema apenas do cadeirante. A cidade parece compreender que o tema se relaciona com a população em geral. Por cerca de duas horas, no mês de março de 2016, acompanhando o embarque de pessoas no Terminal Central, foi possível notar que há uma quantidade grande de cadeirantes fazendo uso do sistema de transporte. Tem-se a impressão, apenas com a observação, que a independência tão buscada pelo segmento das pessoas com deficiência é, satisfatoriamente, exercida no município mineiro. Os cadeirantes, em especial, compõem de forma, até certo ponto, harmoniosa o cenário do uso do transporte público. Talvez esse seja o diferencial da cidade. Há as adequações necessárias e isso faz com que a pessoa com deficiência possa se locomover sem que isso dependa da boa vontade de outros cidadãos.

Foi verificada, também, uma boa quantidade de rampas pelas ruas da cidade. Mesmo em bairros periféricos foi possível identificar essas adaptações, prática não tão comum em outras cidades. É importante considerar que essas rampas representam mais um aspecto na composição da acessibilidade do cadeirante, já que em caso de sua inexistência há necessidade de se escolher caminhos alternativos, por vezes arriscados, considerando os perigosos trânsitos das médias cidades brasileiras.

Só que o início da implantação não foi fácil. Houve certa resistência das empresas de ônibus no sentido de adequar os veículos àquilo que a legislação nacional e municipal previa. O caderno seis do programa Brasil Acessível, do Ministério das Cidades, anteriormente citado, abordou o exemplo de Uberlândia e indicou:

As empresas de ônibus tentaram tirar mais bancos dos ônibus do que o previsto, pois quanto menos bancos, mais pessoas viajam em pé e maior é a arrecadação das empresas. O preço do elevador foi considerado muito alto pelas empresas, que se mantiveram resistentes à instalação. (BRASIL, 2006, p.76).

A questão financeira é um importante obstáculo a ser superado quando as cidades começaram a implantar os projetos de acessibilidade. Os custos de implantação, os treinamentos de funcionários ou, mesmo, o tempo maior a ser utilizado nos percursos representavam um gasto que, ainda, não havia sido detalhadamente analisado. A resistência por parte das empresas seria, portanto, natural. Caberia ao poder público gerenciar e afirmar a necessidade da adequação da frota, não cedendo às pressões e, inclusive, apontando a obrigatoriedade do cumprimento da lei que previa as adaptações no prazo estipulado. Parte do problema foi sanada, segundo o mesmo material do Ministério das Cidades:

[...] desenvolvimento de um elevador específico na cidade de Uberlândia, uma fabricação própria, com um custo bem menor que o oferecido no mercado. Esse elevador é pneumático, não apresentando os problemas usuais do elevador hidráulico, que são os chips eletrônicos que queimam ou a areia que entra na plataforma, prejudicando a operação do mesmo. Houve ainda a parceria com o Ministério Público para a negociação com as empresas concessionárias, visando o aumento da frota de ônibus adaptados. (BRASIL, 2006, p.77)

O poder público participou ativamente, inclusive com recursos orçamentários, do desenvolvimento desse elevador “alternativo” que, naquele momento, supria a necessidade urgente dos veículos e com necessidade de investimento bem menor por parte das concessionárias do serviço de transporte, o que superou parte da resistência inicial com o novo sistema.

Atualmente, a frota de veículos do transporte público da cidade está integralmente adaptada ao cadeirante. Nessa composição temos os ônibus com elevadores hidráulicos, os pneumáticos, os que o cadeirante embarca no nivelamento da plataforma e as vans que fazem o transporte personalizado.

Talvez o grande exemplo oferecido pelas políticas públicas implantadas em relação ao transporte na cidade de Uberlândia seja a mistura de diferentes modelos de adequações. A preocupação foi com o resultado da ação pretendida. Pensou-se na efetivação da mobilidade urbana da pessoa com deficiência e, para isso, usou-se variadas possibilidades existentes. Tentou-se equilibrar a questão dos custos de implantação e a questão do cumprimento dos dispositivos legais, sem que para isso houvesse elevados reflexos no aumento das tarifas dos outros usuários do transporte. Pelo que podemos perceber, o caminho tem tido bons resultados.

O terceiro exemplo de uma ação governamental que apresenta bons resultados em termos de acessibilidade das pessoas com deficiência é a cidade de Uberaba, novamente em Minas Gerais. É uma cidade média do interior mineiro, com população e orçamento cerca de vinte e cinco por cento menor do que o da cidade objeto dessa pesquisa. Com relação à cidade de Uberaba, o que achamos importante ser destacado é o corredor exclusivo de ônibus. Apesar de, atualmente, a cidade ter pontos positivos que a fazem pertencer a um grupo de bons exemplos, a realidade não era a mesma até bem pouco atrás, conforme destacam Ferreira, Minéu, Pacheco e Silveira (2014, p.61):

O abrigo de ônibus em Uberaba não tem rampa de acesso, o piso é irregular, cheio de buracos. Possui um painel indicativo em tempo real de horário de chegada dos ônibus. Em relação ao piso, apenas a praça Jorge Frange – Uberaba apresentou boas condições, com as outras duas apresentando ondulações e buracos que afetam a circulação das pessoas, cadeirantes e carrinhos de bebê. E em nenhuma das praças existe piso tátil de alerta, nem piso tátil direcional, se estendendo à ausência desses elementos nas rampas.

É fácil perceber que a cidade apresenta algumas características em relação à acessibilidade que a fazem estar em condições insatisfatórias como boa parte das cidades brasileiras. Isso não é novidade.

Um dos maiores problemas que se identifica com relação à locomoção de cadeirantes é o local de desembarque. Nas regiões centrais das cidades, nas quais não há terminais adequados, o desembarque representa uma grande “dor – de – cabeça” para essas pessoas. Ao descer dos ônibus elas se veem praticamente ilhadas com o tráfego intenso das vias e, ou



optam por fazer um desvio e aumentar o percurso, “driblando” o trânsito, ou enfrentam este mesmo trânsito e correndo enormes riscos.

É possível identificar que a cidade tem problemas comuns a maioria das cidades brasileiras. O que fez incluímos esse município como um bom exemplo a ser seguido por Franca foi o fato de haver em vários pontos da cidade os corredores exclusivos de ônibus.

**Figura 7 - Corredor exclusivo de ônibus – Uberaba – MG**



Fonte: Site Prefeitura Municipal de Uberaba

**Figura 8 - Corredor exclusivo de ônibus – Uberaba – MG**



Fonte: Site Prefeitura Municipal de Uberaba

O sistema de transporte de Uberaba, atualmente, ainda, conta com o moderno sistema VETOR – Via especial de transporte de ônibus rápido. A faixa exclusiva de ônibus foi implantada visando, efetivamente, a aquisição desses veículos que, além de mais velozes, são mais seguros, totalmente adaptados e com maiores condições de desembarcar as pessoas com deficiência em locais mais acessíveis.

É importante trazer o exemplo de Uberaba, pois se trata de uma cidade que não possui um orçamento alto, contudo, em janeiro de 2015, houve a implantação do sistema que começou a ser concebido quatro anos antes. É possível perceber que um bom projeto para médio prazo pode, sim, ser implantado, visando à melhoria da qualidade de vida da população. Não é apenas uma questão orçamentária. Tem a ver com vontade política a intenção de se sobrepôr interesses partidários.

Vale, por último, destacar que não há experiências relevantes em que os próprios municípios explorem diretamente o serviço de transporte. Significa dizer que a esmagadora maioria das cidades brasileiras faz a concessão do serviço público ao invés de explorá-lo. Isso se dá pelo fato de que é necessário um elevado investimento inicial para operar o sistema. A conclusão a que se chega é que sai mais barato ao município permitir que um particular, especializado e com estrutura, explore o serviço do que direcionar parte dos escassos recursos

municipais para uma atividade em que não se tem ganho de escala, caso não seja uma empresa do segmento de transportes.

## **2.6. O transporte das pessoas com deficiência na cidade de Franca – SP: aspectos de locomoção e acessibilidade**

Franca é uma cidade média do interior do estado de São Paulo, com uma população de, aproximadamente, 340.000 habitantes. Há cerca de cento e quarenta mil veículos, representando cerca de sessenta por cento da frota municipal que é de cerca de duzentos e trinta e cinco mil veículos. No último Censo (Brasil, 2010) a cidade possuía cerca de 2% de sua população com deficiência motora, com sequelas graves. Portanto, tomando como parâmetro as estatísticas oficiais, a população de pessoas com deficiência motora, com grandes restrições físicas, é, atualmente, cerca de 7.500 pessoas. Os órgãos municipais (prefeitura e conselho da pessoa com deficiência) estimam que 10% desse total sejam de cadeirantes, o que equivale a um total de, aproximadamente, 750 pessoas.

É esse grupo de pessoas que compõe o escopo desse trabalho. Nossa intenção é abordar, nesse tópico, e, no capítulo seguinte, como o transporte influencia o cotidiano dos cadeirantes e como a falta de transporte ou sua oferta em condições insatisfatórias podem prejudicar o acesso deste grupo social aos diversos direitos de cidadania. Obviamente, a questão do transporte não é um item isolado na análise da locomoção dessas pessoas. Há a necessidade de se verificar a relação do transporte público adaptado com o modelo de acessibilidade atualmente disponível na cidade.

O transporte adaptado, para a locomoção de cadeirantes, passou a ser oferecido, em Franca, no ano de 2001. O início da prestação deste serviço já era um reflexo da Lei 10.098/2000 e da NBR 13.994/2000 que obrigavam as operadoras de transporte público a adequarem suas frotas para atenderem às pessoas com deficiência. No período, o serviço era limitado a três vans adaptadas com condições de serem transportados, no máximo, três cadeirantes por vez. A própria população a ser atendida não conhecia o novo sistema que estava sendo implantado.

A Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca – EMDEF, empresa pública francana, fundada em 1975, com o objetivo de gerenciar os serviços públicos da cidade, é a atual responsável pela gestão do sistema. Contudo, em 2001, a empresa gestora do transporte público na cidade era o “DINFRA - Distritos Indústria de Franca Gerenciamentos e Transportes Coletivos S/A”. Era uma sociedade de economia mista municipal que tinha por

escopo o gerenciamento do sistema de transporte municipal. Naquela época, como não existia cadastro das pessoas com deficiência motora que teriam direito à utilização do transporte adaptado, foi usado o cadastro da Associação dos deficientes físicos de Franca – ADEFI. A associação entrava em contato com os cadeirantes e explicava como se daria o novo serviço, já confirmando dados e formando a base cadastral a ser utilizada na prestação do serviço.

Percebe-se que a demanda, no início do processo, foi “criada”. O DINFRA delegou, naquele momento, de forma informal, à ADEFI a responsabilidade de marcar os horários de atendimento aos usuários, analisar a real necessidade do uso do transporte e intermediar a relação com a concessionária do serviço público de transporte municipal: a empresa São José. Considerava-se que o usuário possuía necessidade para fazer jus ao transporte adaptado das vans, caso ele fosse deficiente físico, especialmente cadeirante, e precisasse utilizá-lo para ir à escola, ao trabalho ou para tratamento médico.

Esse foi o contexto em que “nasceu” o serviço de transporte adaptado dos cadeirantes na cidade de Franca. É relevante dizer que muito pouco se conhecia desse trabalho. Havia, até mesmo, certo grau de surpresa por parte das pessoas com deficiência, já que, daquele momento em diante, elas passariam a poder assumir compromissos diários, contando com o transporte, o que não ocorria até então. O único meio de locomoção dessas pessoas era o transporte com veículos particulares (automóveis). Posteriormente, já em 2004, ocorreu a chegada de mais uma van, perfazendo o total de quatro veículos à disposição dos usuários. Esses foram os principais acontecimentos relacionados à acessibilidade e locomoção da pessoa com deficiência motora na cidade de Franca até o final da primeira metade dos anos 2000.

Concomitante a isso, ocorria uma relevante ação do governo municipal relacionada à questão da acessibilidade. Eram implantadas, na cidade, várias rampas visando à acessibilidade dos cadeirantes. Trata-se de uma das primeiras ações efetivas da prefeitura da cidade “reconhecendo a existência” dessas pessoas e considerando que elas se locomoviam no meio urbano. Conforme Ferreira (2016):

Certamente, elas não foram as primeiras a serem construídas na cidade de Franca. Mas foram as primeiras executadas a partir de uma visão de política pública, permanente, abrangente, que permite discutir um dos principais problemas da administração pública brasileira: a falta de continuidade das políticas dos antecessores. Refiro-me ao projeto de construção de 400 rampas feitas pela Prefeitura e Rotary Sul durante o governo de Gilmar Dominici (1997-2004), que só foram possíveis por uma série de fatores.

As palavras acima são do professor Mauro Ferreira. Ele foi secretário de urbanismo no período de implantação das rampas pela cidade e é pesquisador do tema “mobilidade urbana”. Conforme indicado, essas rampas não foram as primeiras a serem construídas, na cidade, contudo, essa “força-tarefa” para a construção dessas adaptações foi a primeira ação contundente do poder público no sentido de adequar as calçadas da cidade àquilo que as normas federais já obrigavam. Percebam, ainda, que houve a necessidade da participação de uma organização não governamental para que as adequações pudessem ser feitas.

Entretanto, há a necessidade de apontarmos um fato importante acerca da construção dessas rampas. A grande parte delas está localizada nas regiões de maior fluxo de pessoas. Encontramo-las, em sua maior quantidade na região do centro da cidade, na região da Estação e das avenidas Presidente Vargas e Brasil. O simples caminhar pelas outras regiões da cidade já possibilita perceber que a construção das citadas rampas não foi suficiente para contemplar aquelas pessoas que passam a maior parte do tempo em seus bairros. Obviamente, o número de quatrocentas rampas tem relação com os recursos disponíveis naquele momento para sua construção. Deveria, então, após iniciada esta “primeira fase”, haver uma ação contínua, por parte da prefeitura, no sentido de dar sequência a este projeto. A continuação deveria ser a construção de rampas nos bairros mais populosos. Isso não ocorreu e, praticamente, estagnou com a mudança do comando do executivo municipal em 2005. Contudo, em termos legais, houve uma mudança logo no ano seguinte.

O ano de 2006, que, conforme visto no item 2.4, marcou a implantação do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível e deu início, em várias cidades brasileiras, a ações que tinham como enfoque a questão da locomoção das pessoas com deficiência. Quando fizemos referência a esse programa governamental, apontamos que ele surgiu no sentido de fazer cumprir, em âmbito federal, algumas normas relacionadas ao transporte público adaptado e à acessibilidade: Lei 10.048/2000, Lei 10.098/2000 e Decreto 5.296/2004. Dissemos, também, que este programa tinha como uma de suas prioridades criar condições para que estados e municípios pudessem implantar políticas regionais e locais de acessibilidade e mobilidade urbana. Assim, dentro deste contexto, surgiu a Lei 6.621/2006, do município de Franca que, entre outros pontos, indicava que:

Art. 1º - Em novos loteamentos e em bairros que ainda não contam com pavimentação asfáltica, nas esquinas, em locais de travessia de vias, é obrigatório o rebaixamento do meio-fio quando da construção de calçadas, facilitando a acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências físicas, que se utilizam de cadeiras de rodas.

§ 1º - O rebaixamento das guias será providenciado pelo proprietário do imóvel localizado na esquina, quando da construção da calçada, e obedecerá padrão e especificações estabelecidos pela unidade municipal de planejamento urbano.

Art. 2º - Nos bairros onde as vias públicas estão pavimentadas, se o imóvel ainda não contar com calçadas, no momento de sua construção o proprietário providenciará o rebaixamento da guia previsto nesta Lei.

Art. 3º - Fica a administração municipal autorizada a celebrar parcerias com clubes de serviços e entidades afins, para a execução de serviços para o rebaixamento do meio-fio das calçadas existentes nos bairros com vias públicas pavimentadas.

Parágrafo único - Paralelamente á busca de parcerias, a administração municipal instituirá campanhas de esclarecimento à população, no sentido de que os proprietários de imóveis localizados em esquinas, nos bairros que possuam vias públicas pavimentadas, contribuam no processo de inclusão de que trata esta Lei, rebaixando as guias de suas calçadas em locais de travessia de vias (FRANCA, 2006).

A lei municipal, acima descrita, poderia ser entendida como um instrumento de ação pública no sentido de garantir condições para a efetivação do direito de ir e vir das pessoas com dificuldades de locomoção, em especial, dos cadeirantes. É importante notar que a lei indica que, para os bairros novos, seria obrigatório o rebaixamento de calçadas em todas as esquinas e pontos de travessias das vias, correndo as despesas por conta do proprietário do imóvel do referido cruzamento de vias. Para os bairros já pavimentados, a administração municipal ficaria incumbida da execução do serviço de adequação das calçadas.

É interessante considerar em conjunto as duas ações públicas, anteriormente citadas: a implantação das cerca de quatrocentas rampas e a posterior lei municipal que indicava a obrigatoriedade da implantação das rampas. Talvez estejamos diante de um dos raros casos brasileiros em que a ação governamental aconteceu anteriormente à sua obrigação legal. Obviamente, já existia um contexto social que cobrava as adequações nas vias e uma legislação nacional que, também, obrigava que os municípios adequassem suas calçadas, permitindo a livre circulação de cadeirantes. Só que a regra geral em nosso país é que se cumpra todo o rito de publicação de leis nos três níveis federativos: nacional, estadual e municipal, para, somente depois, ser tomada alguma atitude por parte do poder público.

Percebemos na cidade rampas que possibilitam a fácil circulação da pessoa com deficiência e outras, que apesar de até respeitar as normas da ABNT no que tange à inclinação, dificultam ou impossibilita a locomoção de cadeirantes.

Há, atualmente, em levantamento feito por especialistas do setor, trinta por cento de rampas fora das normas indicadas pela ABNT. Essas inadequações se referem a desnivelamento, construções com defeito, não conformidade em relação à largura e comprimento, entre outras.

**Figura 9 - Rampa da rua Major Claudiano – Franca – SP**



Fonte: Autor

A rampa apresentada na figura acima é um exemplo de rebaixamento de calçada, construída de forma bem-feita e que facilita a vida do cadeirante. Contudo, nem todas são assim. Mesmo outras construídas na região central apresentam problemas. Um dos maiores obstáculos que os cadeirantes enfrentam, ao usar as rampas, é sua inclinação e o nível dela em relação ao asfalto. É preciso que se diga que, entre 2010 e 2012 a cidade teve o recapeamento do asfalto de suas vias. Em boa parte das ruas e avenidas, houve uma adição de massa asfáltica sobre a anterior, o que fez “subir o nível do asfalto”. Isso é mais um problema para que se use cadeira de rodas, já que, por várias vezes, a mesma emperra por não conseguir ultrapassar o nível do asfalto.



**Figura 10 - Rampa da esquina das ruas Saldanha Marinho e Campos Sales**



Fonte: Autor

**Figura 11 - Rampa da esquina das ruas Saldanha Marinho e Major Claudiano**



Fonte: Autor

As rampas acima mostradas são exemplo de como elas podem dificultar a vida de um cadeirante quando o mesmo precisa atravessar uma rua ou avenida. São perigosas, pois dão a impressão de não terem sido construídas levando-se em conta a real necessidade daquele que, efetivamente, faz uso dela: os cadeirantes. Outro típico problema enfrentado pelos usuários são as adaptações feitas em calçadas estreitas. Nestas, o cadeirante chega a ficar com sua



cadeira parte sobre a rampa e parte sobre o nível normal da calçada, o que pode fazer com que a cadeira se incline, demasiadamente, e tombe.

**Figura 12 - Rampa da esquina das ruas Saldanha Marinho e Campos Sales**



Fonte: Autor

As rampas que foram apresentadas estão no “lote” construído até o ano de 2004, pela parceria feita entre prefeitura e Rotary. Obviamente, que a intenção aqui não é apenas criticar aquilo que foi feito. É importante ressaltar, inclusive, que o Poder Público, por diversas vezes, apresenta os mais variados motivos para não agir. Nesse caso, não houve omissão. A adequação destas calçadas é muito importante para a locomoção das pessoas com deficiência física. Contudo, não podemos deixar de apresentar aquilo que consideramos falho. A construção destas rampas foi um dos principais acontecimentos, relacionados a transporte ou acessibilidade, na cidade, nesse período.

A chegada dos ônibus adaptados à cidade aconteceu em 2008. No início, eram apenas cinco veículos adaptados. Cada um destes ônibus conseguia (consegue) transportar apenas um cadeirante. Eles percorriam as linhas dos bairros mais populosos da cidade. Significa dizer que as pessoas com deficiência motora, que residiam em outras regiões da cidade, não poderiam utilizá-los em seus trajetos, a não ser que se deslocassem até o local de embarque. Compunham a frota de veículos adaptados, a partir de então, os cinco ônibus e as vans (eram cinco) que poderiam transportar até três pessoas por vez. Fazendo uma conta rápida, percebemos que havia, naquele momento, vinte vagas para deslocamentos simultâneos. Assim, é possível chegar à conclusão de que a oferta do serviço de transporte para pessoas

com deficiência era pequena, e não seria suficiente para suprir a demanda que já nascia. Uma reportagem do jornal local, Comércio da Franca, mostra qual era o problema inicial do transporte adaptado com ônibus:

A reclamação dos cadeirantes é que as linhas dos ônibus especiais não atendem os deficientes que moram em diversos pontos da cidade. “Do jeito que foi implantado, esse sistema não está resolvendo nada. O itinerário dele é muito vago. Ele faz uma linha de circular na cidade e a maior parte dos cadeirantes mora na periferia.” É o problema vivido pela secretária Elaine Cristina de Souza, 33. Moradora no Jardim São Luiz I. Para chegar até o ponto de ônibus, ela tem que se locomover por meia hora na cadeira. “Minha colega me empurra por meia hora, quando saio de casa. Por isso, só andei no ônibus umas cinco vezes. Se não fosse essa dificuldade, usaria mais o ônibus”. Entre as iniciativas propostas pelos cadeirantes, está a mudança no itinerário, dividindo a região em quatro zonas, a norte, sul, leste e oeste. Cada um dos veículos rodaria em uma dessas zonas, saindo do Terminal Central. Além disso, os portadores de deficiência física solicitam um maior espaço para os cadeirantes. No sistema atual, cada um dos ônibus tem apenas uma vaga para se colocar cadeira de rodas. (COMÉRCIO DA FRANCA, 09 de julho de 2008)

É importante que entendamos a citação acima dentro de um contexto. Obviamente, o sistema de adaptação de ônibus não poderia ser implantado já abarcando todas as necessidades do seu público – alvo. A pequena quantidade de ônibus oferecidos fazia parte das obrigações impostas pela prefeitura no contrato de concessão. A reclamação da cadeirante entrevistada, na matéria, relacionada à quantidade de lugares nos ônibus para cadeirantes (apenas uma) é um problema que, até hoje, persiste na cidade. Contudo, isto tem a ver com a opção de veículos adquiridos pela concessionária, os quais só possibilitam o transporte de apenas um cadeirante. Há modelos, disponíveis em outras cidades, como Uberlândia, por exemplo, em que há vagas para dois cadeirantes ao mesmo tempo.

Atualmente, a cidade possui sessenta e duas linhas de ônibus em funcionamento, das quais cinquenta e duas estão adaptadas para o transporte de cadeirantes. Há, também, oito vans que fazem o serviço diário de locomoção de cadeirantes no sistema porta – a – porta. É importante esclarecermos, e nem poderia ser diferente, que a responsabilidade maior para o transporte destes passageiros fica por conta das vans. Os ônibus, apesar de ser em quantidade bem maior, são usados como complemento do serviço.

Em outras cidades pesquisadas para a elaboração deste trabalho, foi possível perceber que as vans, de forma semelhante, se responsabilizam pelo maior volume de trabalho. Isto parece ser a regra. Contudo, foi possível perceber que em outras localidades (Uberlândia, Uberaba e Curitiba) os ônibus são usados pelos usuários de uma forma rotineira, cotidiana, sendo, para muitos deficientes físicos, o meio natural de se locomover pela cidade. Estamos nos referindo ao fato de que, em outras cidades, o uso dos ônibus para trabalho, estudo,

tratamento de saúde ou lazer é uma constante da vida do cadeirante e este o utiliza em grau de igualdade com as vans. Tal fato não acontece em Franca. Nesta cidade, as vans são responsáveis pelo “grosso” do transporte.

O grande problema está exatamente aí. A quantidade de vans é limitada. São oito vans que “rodam” durante o dia (das 5:30 até as 18:00 horas) e duas à noite( das 18:00 às 23:00). Aqueles que, porventura, necessitem do transporte nos finais de semana, devem marcar, de forma separada, seus horários até na sexta-feira. A preferência do transporte aos sábados e domingos é para o lazer. Como é possível perceber não há condição de contemplar todas as pessoas que necessitam das vans. Como já citamos, o número de cadeirantes que podem agendar o serviço pode chegar a setecentas e cinquenta pessoas e a possibilidade de transporte das vans é, aproximadamente, de cento e sessenta “viagens” por dia. Esta conta rápida já possibilita dizer que há uma demanda de pessoas não atendidas ou atendidas de forma insatisfatória.

Ainda em relação às vans, a cidade possui quatro de modelo mais antigo e outras quatro de modelo “novo”. As antigas possuem elevador hidráulico e as novas utilizam um modelo elétrico, que, em contrapartida, é aquele que apresenta maior manutenção, fazendo com que se tenha que retirar de circulação estas vans, que são, todavia, bem mais confortáveis e seguras.

**Figura 13 - Van para transporte de cadeirantes – modelo antigo. Foto externa**



Fonte: Autor

**Figura 14 - Van para transporte de cadeirantes – modelo antigo. Foto externa**



Fonte: Autor

**Figura 15 - Van para transporte de cadeirantes – modelo antigo. Foto interna**



Fonte: Autor



**Figura 16 - Van para transporte de cadeirantes – modelo antigo. Foto interna**



Fonte: Autor

O veículo acima apresentado é de um modelo antigo. Todavia, é importante na composição do sistema de locomoção de cadeirantes. É possível perceber que pode transportar até três cadeirantes ao mesmo tempo. O seu maior problema é que, por se tratar de um veículo que “roda” o dia todo apresenta os problemas que são inerentes à atividade: sucessivos problemas técnicos e necessidade constante de retirada do veículo de circulação para reparos e manutenção. Muito disso se deve ao fato, também, de ser um veículo mais antigo (modelo 2004). As outras vans são mais modernas e com uma plataforma elevatória que é operada com um comando elétrico. Apesar de este elevador, também, apresentar problemas e levar o veículo a paradas técnicas, possibilita que o cadeirante embarque e desembarque do veículo com uma maior segurança. Isto se dá pelo fato de que a plataforma que dá base ao elevador (a rampa propriamente dita) ter um comprimento maior, o que minimiza a ocorrência de quedas, pois há espaço suficiente para a cadeira, mesmo que, no processo de subida e descida, ela avance um pouco na rampa. É importante que se diga isso: em veículos com rampas de comprimento menor, como as de modelo antigo, mostradas acima, é possível que a cadeira de rodas avance à frente quando se entra ou sai da van, pois nem sempre a cadeira tem sistema de freios eficientes. Assim, quando a rampa é menor, o motorista deve estar atento em segurar a cadeira, operar o comando para subir e descer o elevador além de se preocupar com que aquela não avance na rampa.

**Figura 17 - Van para transporte de cadeirantes – modelo novo. Foto externa**



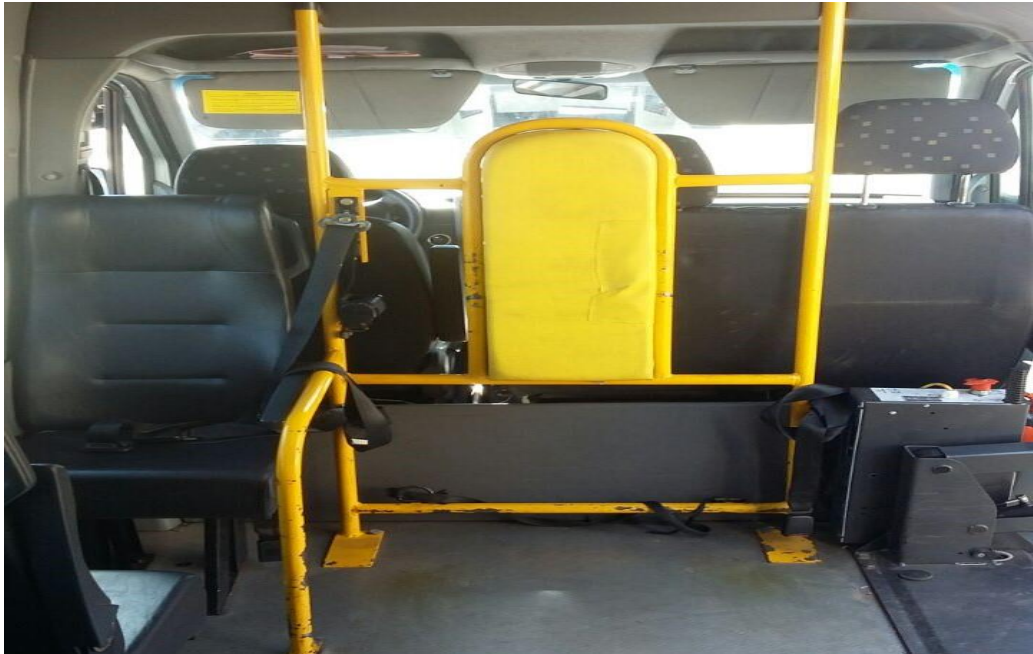
Fonte: Autor

**Figura 18 - Van para transporte de cadeirantes – modelo novo. Foto externa**



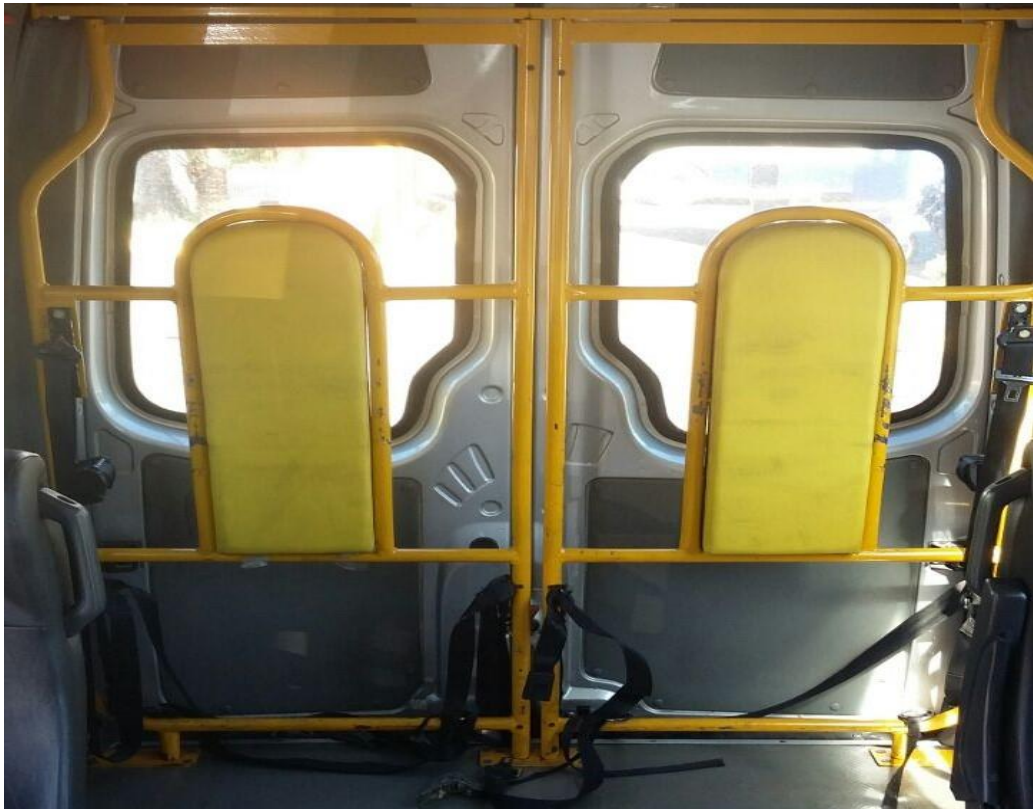
Fonte: Autor

**Figura 19 - Van para transporte de cadeirantes – modelo novo. Foto interna**



Fonte: Autor

**Figura 20 - Van para transporte de cadeirantes – modelo novo. Foto interna**



Fonte: Autor



Os veículos indicados (os dois tipos de vans) nas figuras acima são muito importantes na composição da matriz de transporte de cadeirantes do município. A mais importante característica deste sistema é a programação do atendimento. O sistema parte da premissa de que cadeirantes com atividades contínuas têm prioridade. Aqueles usuários que trabalham, frequentam a escola ou fazem tratamento médico vão para o topo da lista de contemplados. Quando falamos de transporte para cadeirantes, devemos fazer uma ressalva. Parte do atendimento é destinada, também, para as pessoas com síndrome de Down que frequentam a APAE da cidade. Neste caso, até mesmo devido a um TAC – Termo de Ajustamento de Conduta entre a EMDEF e a Promotoria do Direito da pessoa com deficiência de Franca, aqueles alunos são transportados, mesmo que não sejam usuários de cadeira de rodas. Em relação aos tratamentos de saúde, também, há algo importante a se dizer: outra solicitação do Ministério Público fez com que se concedesse prioridade ao atendimento de usuários que possuem doenças crônicas e não possuem meios ou recursos de se locomoverem sozinhas. São os casos das pessoas que fazem tratamento de câncer e dos pacientes que fazem hemodiálise.

Essas duas ressalvas indicadas acima, apesar de serem especialmente justas, sobrecarregam, ainda mais, o sistema. Como já dissemos, não é possível o atendimento de todos aqueles que necessitam do transporte. Tal circunstância pode gerar dois resultados: ou o cadeirante faz uso do ônibus ou não assume compromissos que o fariam necessitar do transporte adaptado. Como a segunda opção, por mais que se tente evitar, é impossível ser integralmente cumprida, o cadeirante, possivelmente, terá que fazer uso dos ônibus. E, é nesse ponto que se abre a discussão acerca da acessibilidade em Franca sob a perspectiva das adequações dos pontos de embarque e desembarque.

Já fizemos referência, anteriormente, às rampas que foram construídas a partir de uma força-tarefa, até o ano de 2004. Dissemos, também, que elas não foram suficientes e que a adaptação de outras localidades, à exceção das áreas principais, ficou à mercê da vontade dos proprietários de imóveis da cidade. E, exatamente por isso, a cidade não tem os rebaixamentos de calçadas necessários à livre locomoção dos cadeirantes.

O fato de não haver o indispensável rebaixamento de calçadas é um imenso problema para aqueles que fazem o uso dos ônibus adaptados. Isso se dá, pois nem sempre será possível ao cadeirante chegar ao local de destino, desembarcando em pontos que são adaptados. Na verdade, não existem, à exceção do terminal central, pontos de desembarque que sejam efetivamente adequados ao embarque e desembarque de cadeirantes. Reputamos como adequados aqueles que possuam, ao menos, elevação do nível da calçada à altura do veículo.



É necessário fazer uma observação importante: não temos, na cidade de Franca, paradas de ônibus que possibilitem condições dos cadeirantes desembarcarem com segurança. Quando não é esse o problema, o obstáculo está em não haver condições de essas pessoas alcançarem os locais de destino por impossibilidade de atravessar avenidas ou adentrar imóveis, por exemplo. Assim, não há solução viável: a cidade não pode transportar, com as vans, todos aqueles que precisam e não oferece condições estruturais de acessibilidade para aqueles que usam os ônibus.

Encontramos esta situação, acima descrita, mesmo naqueles locais que deveriam oferecer condições diferenciadas de acessibilidade para o seu público: as universidades. É possível perceber, nas imediações das três universidades da cidade, condições insatisfatórias para a locomoção dos cadeirantes. Para aqueles que não vivenciam o problema, tal fato pode passar despercebido e não gerar nenhum tipo de reflexão. Já, para aquele que tem que conviver com essa situação cotidianamente, é um obstáculo a mais a ser enfrentado. Os cadeirantes, nessas condições, precisam superar as suas próprias dificuldades e aquelas criadas pela sociedade que os cercam.

Optamos por analisar a situação de acessibilidade das universidades, pois são elas as mais viáveis do ponto de vista metodológico. Dos direitos sociais discutidos nesta dissertação: saúde, educação e trabalho, talvez, o mais representativo, no nosso caso, para efeito de identificarmos as reais condições de acesso seja o direito ao ensino. Poderíamos ter abordado a questão a partir da análise da situação de acessibilidade das escolas estaduais, por exemplo. Contudo, não nos pareceu justo escolher algumas escolas para avaliarmos as demandas de acessibilidade e, deixar de lado outras escolas. Não seria interessante, então, para este trabalho, utilizar como parâmetro as escolas de nível fundamental e médio pelo fato de não podermos analisar todas elas (não era esse o escopo deste trabalho) e, como não conhecemos a realidade de todas elas, escolher apenas algumas.

Da mesma forma, optamos por analisar a questão da acessibilidade em relação à educação tomando como base as universidades do município. Apesar de esta análise nos fornecer informações com menor profundidade, seria possível avaliar qual a realidade de adequação a que está sujeito um cadeirante, quando opta por cursar uma instituição de ensino superior.

**Figura 21 - Foto que representa a visão do cadeirante ao desembarcar na parada do Unifacef**



Fonte: Autor

**Figura 22 - Foto da perspectiva da calçada da Unifacef em direção ao ponto de ônibus**



Fonte: Autor

As figuras acima apresentadas representam a dificuldade que um cadeirante teria para acessar o prédio do Centro Universitário de Franca (Unifacef). Ao desembarcar na parada de ônibus, ele deveria atravessar a avenida que está sobre um canal fluvial. É importante observar que não há rampa que dê acesso à ponte que atravessa esse canal. Como não seria possível usar este acesso, o cadeirante deveria passar pelo contorno da avenida, apresentado na figura 22. Haveria a necessidade de esse cadeirante fazer o percurso na contramão, já que não há outra forma de se atravessar o local.

Outro ponto importante de fluxo de pessoas, na cidade, e que, obviamente, recebe vários cadeirantes é o ponto de desembarque em frente à Universidade de Franca. As figuras abaixo retratam o local a que nos referimos:

**Figura 23 - Ponto de parada em frente do portão de entrada – Unifran**



Fonte: Autor



**Figura 24 - Visão pela perspectiva do usuário que desembarca no ponto da Unifran**



Fonte: Autor

**Figura 25 - Portão de entrada da Unifran visto a partir do ponto de desembarque**



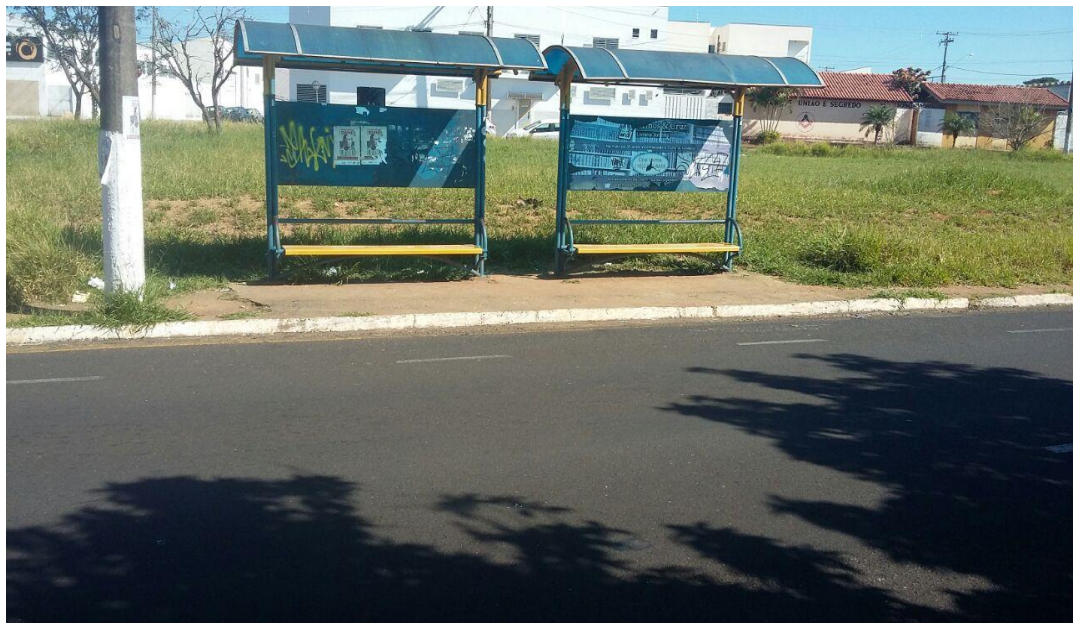
Fonte: Autor

As figuras apresentadas acima retratam a realidade que o cadeirante enfrenta quando desembarca em frente à Universidade de Franca. Logo à frente há um canteiro que impede sua passagem. Se resolver avançar um pouco mais em direção à entrada, não conseguirá, da mesma forma, atravessar, já que há blocos de concreto impedindo a passagem. Esses blocos

foram lá colocados para evitar que os veículos fizessem a conversão. Contudo, novamente, não se pensou nas pessoas com deficiência que teriam a necessidade de, naquele local, atravessar. A única opção seria avançar um pouco mais pela avenida e atravessar no próximo contorno, cerca de cem metros adiante. Isso é fácil em horários de baixo movimento, mas se torna quase impossível quando é necessário acessar esse ponto de travessia em horários de pico (entrada de alunos à noite).

Por último, é necessário apresentarmos aquilo que ocorre com a acessibilidade de entrada da Universidade Estadual Paulista. Das apresentadas é a única efetivamente pública (a Unifacef é uma autarquia municipal). Analisando o fato dentro de uma perspectiva de que os órgãos e espaços públicos devem primar pelo livre acesso de pessoas, a Unesp não faz nada de diferente dos outros casos já citados.

**Figura 26 - Ponto de ônibus frontal à Unesp – Franca**



Fonte: Autor



**Figura 27 - Ponto de ônibus frontal à Unesp – Franca**



Fonte: Autor

**Figura 28 - Ponto de ônibus frontal à Unesp – Franca**



Fonte: Autor

Novamente, é possível perceber que um dos pontos de embarque e desembarque que estão nas imediações da Unesp não possuem condições de ser usados por um cadeirante. São vários os erros: não há rebaixamento de calçada, está margeado por um matagal, impossibilita

que o cadeirante atravesse a avenida com segurança (o canteiro impede que se faça isso) além de que é um local de fluxo intenso. A possibilidade menos problemática é que o cadeirante alcance a rotatória que fica cerca de cinquenta metros adiante. Contudo, como não há local apropriado para que se possa atravessar até a entrada da universidade, a tentativa se apresenta muito perigosa.

Esses três exemplos relacionados à acessibilidade são emblemáticos, pois conseguem demonstrar a falta de condições que um cadeirante enfrenta diariamente. Quando pensamos a estrutura da cidade sob a perspectiva de uma pessoa com deficiência, podemos perceber que Franca (e talvez a maioria das cidades brasileiras) não possibilita liberdade efetiva de ir e vir. Não é possível afirmar que um cadeirante tem condições de sair de sua casa e ir ao seu destino sem se preocupar com o que encontrará. Suas preocupações existirão no sentido de saber se o veículo que o transportará é ou não adequado, se o imóvel terá condições de recebê-lo em condições dignas e não por um quebra-galho (a famosa portinha dos fundos) ou se haverá rampas nas calçadas para que possa se locomover. Todas estas dificuldades estão diretamente ligadas às decisões de sair ou não de casa, de aceitar ou não uma proposta de emprego ou de se matricular ou não na escola ou em uma universidade.

O transporte público e a acessibilidade são dois temas que andam juntos para um cadeirante. São preocupações que guardam íntima ligação, pois ao mesmo tempo em que um possibilita a locomoção, a outra oferece condições de acessar os espaços e, com isso, cumprir o objetivo pretendido. Para uma pessoa com deficiência é necessário saber se ambos lhe são adequados. É uma combinação que, em muitas das vezes, não ocorre de maneira satisfatória. Como já dissemos, as cidades não foram planejadas para receber pessoas nessas condições. Por isso, ainda causa estranheza ver um cadeirante se locomovendo pelos espaços públicos, de forma autônoma e livre. A estrutura das cidades, ainda, “impõe” que uma pessoa com deficiência fique dentro de sua casa. O movimento dessa pessoa ao se libertar do seu “casulo” é antinatural, considerando as condições de mobilidade. É preciso o firme propósito de buscar outro tipo de vida.

### **3. PERFIL DO CADEIRANTE FRANCANO, SUA PERCEPÇÃO ACERCA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE ADAPTADO E SISTEMÁTICA UTILIZADA PELA EMPRESA GERENCIADORA DO SISTEMA NA ESCOLHA DOS BENEFICIADOS**

Nesse capítulo, iremos focar no cadeirante usuário do sistema de transporte adaptado da cidade de Franca. Em um primeiro momento, iremos entender qual é o perfil do cadeirante francano, analisando questões relacionadas às condições socioeconômicas. Posteriormente, nossa abordagem será em avaliar a forma pela qual o usuário percebe o serviço de transporte que lhe é prestado, bem como a acessibilidade a que faz uso. Por fim, analisaremos as respostas dadas pela empresa municipal gerenciadora do sistema de transporte, buscando compreender como ela define quem terá ou não direito ao agendamento de horários para a utilização dos veículos.

#### **3.1. Opção pela pesquisa descritiva quantitativa**

Nossa intenção, nessa dissertação, é avaliar como o transporte público e as questões da acessibilidade podem influir na busca de direitos de cidadania para os cadeirantes da cidade de Franca. No capítulo anterior, fizemos uma análise das reais condições de ir e vir dessas pessoas. Contudo, tais constatações podem apresentar uma ideia enviesada tanto de prós quanto de contras, no que se refere à avaliação dessas condições. Por isso, entendemos ser importante compreender qual a visão que os usuários têm em relação ao transporte e à acessibilidade das estruturas urbanas, às quais estão sujeitos diariamente. A forma como os cadeirantes percebem esses aspectos pode ser demonstrada por várias vertentes, tais como a sua opinião acerca das condições dos veículos utilizados, das vias e dos acessos a locais públicos ou privados, por exemplo. Optamos por apreender essas percepções através de questionários.

Entendemos que a pesquisa quantitativa é o meio que melhor se adequa aos objetivos pretendidos nesta dissertação. Como temos a necessidade de retratar, em termos quantitativos, como o cadeirante avalia o transporte e a acessibilidade que lhe são oferecidos, esse modelo responde de forma satisfatória àquilo que pretendemos. Neste sentido, aponta Fonseca (2002, p. 20):

Diferentemente da pesquisa qualitativa, os resultados da pesquisa quantitativa podem ser quantificados. Como as amostras geralmente são grandes e consideradas representativas da população, os resultados são tomados como se constituíssem um



retrato real de toda a população alvo da pesquisa. A pesquisa quantitativa se centra na objetividade. Influenciada pelo positivismo, considera que a realidade só pode ser compreendida com base na análise de dados brutos, recolhidos com o auxílio de instrumentos padronizados e neutros. A pesquisa quantitativa recorre à linguagem matemática para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis, etc. A utilização conjunta da pesquisa qualitativa e quantitativa permite recolher mais informações do que se poderia conseguir isoladamente.

Quando se usa esse tipo de pesquisa para a compreensão de um fenômeno social, conseguimos obter padrões de resposta que nos possibilitam chegar a conclusões mais objetivas, com percepções mais próximas umas das outras. Obviamente que a padronização das respostas pode fazer com que elas sejam mais simples, impossibilitando um maior aprofundamento do assunto. Contudo, é importante entender, também, que não é enfoque desse trabalho estudar caso a caso. Não é nosso escopo avaliar as dificuldades que cada usuário do transporte ou da estrutura da cidade possui. Não pretendemos descrever estudos de casos em uma análise profunda de suas minudências.

Como estamos falando de circunstâncias que são comuns a uma população relativamente grande, acreditamos ser mais valioso ter uma visão ampla do assunto. Quando se opta por uma abordagem mais geral, consegue-se perceber o problema do todo. Assim, caso se consiga, por exemplo, melhorar as condições gerais de transporte e acessibilidade do município, toda a população poderá ser beneficiada. Um estudo de caso é, também, uma forma possível de se compreender o fenômeno que estamos estudando. Todavia, as circunstâncias pessoais (tipo de patologia, renda familiar, a maior ou menor dependência de transporte coletivo) poderiam influir, de forma decisiva, na análise, e impossibilitar que tomássemos o todo pela parte. Já que um dos resultados pretendidos para esse trabalho é a melhoria das condições de transporte e acessibilidade dos cadeirantes da cidade de Franca, não poderíamos trabalhar com uma análise particularizada, sob pena de apresentarmos situações que são importantes para determinado indivíduo, mas, sem relevância para outro.

### **3.2. Utilização dos questionários**

Para a elaboração desse trabalho fizemos uso de questionários semiestruturados. Optamos por esse modelo de levantamento de dados pelo fato de que, com ele, conseguimos apontamentos mais objetivos e diretos, com menor grau de juízo de valor. Como nossa intenção é, por exemplo, analisar a forma como o cadeirante avalia o sistema de transporte da cidade de Franca, não é relevante, nesse momento, considerar as dificuldades de relações interpessoais com os profissionais da empresa concessionária. O fato de “direcionarmos” as

respostas, com maior número de perguntas fechadas, possibilita uma maior análise do grupo, intenção maior dessa dissertação.

Utilizamos nessa pesquisa, como instrumental, os questionários fechados (em sua maior parte) e as questões abertas. Conforme Nogueira (2002, p. 3):

Os questionários abertos, que têm como vantagem a característica de explorar todas as possíveis respostas a respeito de um item, servindo de base para a futura elaboração de um questionário fechado. Os questionários fechados, que apesar de se apresentarem de forma mais rígida do que os abertos, permite a aplicação direta de tratamentos estatísticos com auxílio de computadores e elimina a necessidade de se classificar respostas à posteriori, possivelmente induzindo tendências indesejáveis.

Os questionários fechados, conforme podemos perceber, têm a possibilidade de já gerar os resultados desejados pelo pesquisador. No nosso caso, quando perguntamos se um cadeirante já perdeu um dia de trabalho por falta de transporte, necessitamos de uma resposta objetiva, que consiga produzir uma estatística do percentual de pessoas, do grupo pesquisado, que já teve uma parcela de seu direito à saúde impedida pela falta de transporte.

Já com relação às questões abertas, procuramos dar um tratamento de questões fechadas. Agrupamos as respostas que possuíam um conteúdo semelhante. Nossa intenção era, da mesma forma que nas questões fechadas, produzir dados que tivessem certa homogeneidade, característica essencial para a padronização de dados estatísticos.

As respostas aos questionários foram condensadas de forma a gerar dados quantitativos. Esses dados foram transformados em tabelas com escalas definidas pelo autor. A intenção é elaborar gráficos que possam demonstrar de forma objetiva a participação de cada escala ou grupo de dados.

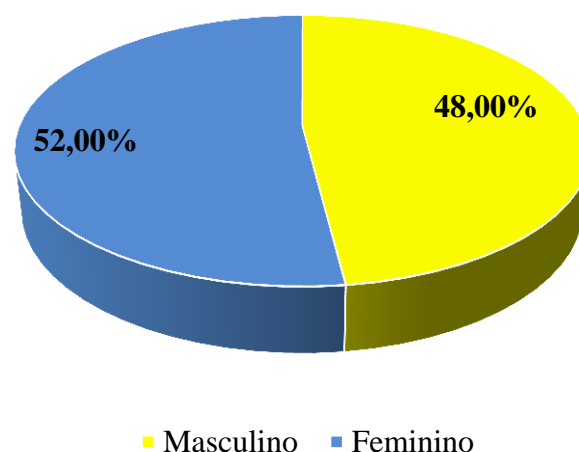
### **3.3. Avaliações dos dados relacionados ao perfil socioeconômico do cadeirante da cidade de Franca**

Esse trabalho tomou como base de sua pesquisa de campo os cadeirantes usuários do transporte público adaptado na cidade de Franca. Foi disponibilizado pela empresa gerenciadora do serviço de transporte – EMDEF – a relação daqueles que tinham cadastro no sistema. Atualmente, são duzentos e cinquenta e dois usuários com cadastro. Por falta de um melhor sistema de filtragem, não é possível que se tenha certeza que todas essas pessoas registradas podem fazer uso, efetivamente, do transporte. Há, por exemplo, usuários antigos que não solicitam agendamento. Como não são encontrados (falta de telefones atualizados), não se tem certeza de que não mais necessitarão do transporte.

De toda forma, enviamos questionários para todos os integrantes do cadastro. Para aqueles que contato telefônico foi possível, explicamos a dinâmica do questionário e solicitamos que o respondesse. Para a esmagadora maioria dos usuários contidos na lista, utilizamos a sistemática de enviar pelos Correios as questões juntamente com o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido ou por e-mail (havia noventa e dois cadastrados) e uma explicação da pesquisa em pauta. Conseguimos obter resposta para cinquenta questionários, representando uma amostra de cerca de vinte por cento do total, o que pode nos possibilitar ter um bom panorama de qual é o perfil do usuário do sistema de transporte e das estruturas urbanas da cidade. Contudo, não permite ampliar o resultado para o todo de forma automática. Para que pudéssemos afirmar que as condições apresentadas nas respostas se sustentariam para a população total, precisaríamos de um maior número de respondentes.

A expectativa é que possamos entender quem é o cadeirante francano. Isso será alcançado analisando suas características pessoais, tanto em nível familiar quanto dentro de seu grupo social. Ao analisar sua renda podemos, por exemplo, entender se há relação entre a renda dos cadeirantes pesquisados e o fato de alguns deles fazerem uso de benefícios assistenciais. Podemos, dessa forma, trazer à pauta considerações que possam ser importantes para um maior esclarecimento de como são as condições de vida de uma pessoa com restrições em sua locomoção.

**Gráfico 1 - Participação por gênero**



Fonte: Autor

O grupo pesquisado apresenta um equilíbrio em relação ao gênero. A divisão dos respondentes foi praticamente “meio – a – meio”. Das pessoas que participaram da pesquisa,

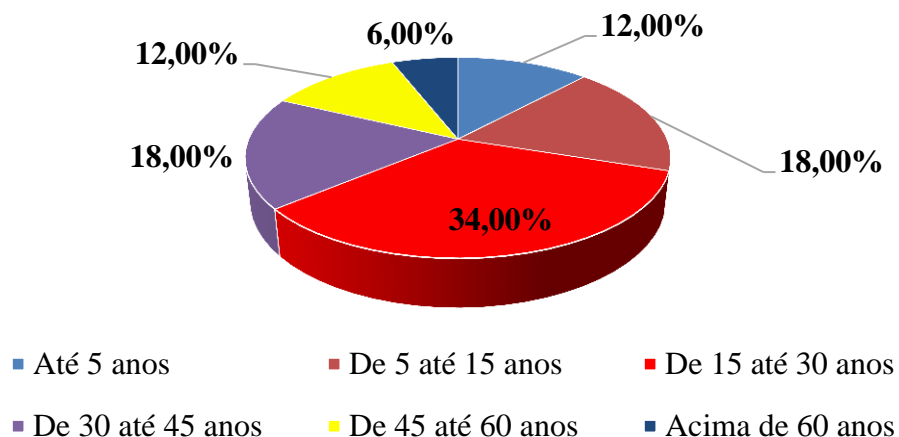
vinte e quatro eram do sexo masculino e outras vinte e seis eram do sexo feminino. Embora, a diferença seja pequena, ela encontra guarida nos dados do IBGE, apresentados pela Secretaria Especial do Direito das Pessoas com Deficiência:

A razão de sexo é definida pela razão entre o número de homens e o número de mulheres em uma população. O Censo de 2010 registrou que a razão de sexo para a população brasileira foi de 96,0 e para a população com deficiência foi de 76,7. Esses valores indicam que, para cada 100 mulheres na população total brasileira, existiam 96 homens. Para o segmento populacional da pessoa com deficiência, para cada 100 mulheres existiam 76,7 homens. Esses indicadores refletem o conhecido fato de que os homens morrem mais cedo do que as mulheres, o que ocorre com frequência muito mais alta no segmento das pessoas com deficiência. (BRASIL, 2012, p.9).

Os dados específicos sobre as pessoas com deficiência foram apresentados em uma publicação denominada “Cartilha do Censo 2010 pessoas com deficiência”. Importante observarmos um dado interessante: na população em geral existem noventa e seis homens para cada cem mulheres. Já para a população com deficiência, essa relação é ainda menor: setenta e sete homens para cada cem mulheres. Isso é representativo e necessita uma maior atenção dos órgãos responsáveis pela implantação de políticas públicas de saúde no sentido da implantação de programas que incentivem os homens com deficiência a buscar, de forma mais efetiva, os necessários tratamentos de saúde.

O grupo pesquisado apresentou uma maior frequência entre as idades de quinze a trinta anos.

**Gráfico 2 - Faixa etária**



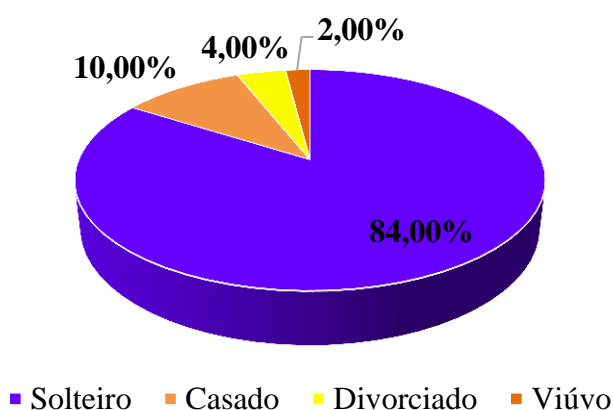
Fonte: Autor

A divisão das faixas de idade em relação ao grupo pesquisado foi concebida considerando escalas que abarcassem as crianças, os pré – adolescentes e os adultos. Procuramos, a partir da terceira faixa de idade agrupar os pesquisados em escalas de quinze anos, que, no momento da tabulação, nos pareceu mais adequadas. Comparando esse dado com aquele trazido pelo Censo 2010, encontramos grandes diferenças, mesmo por que, para o IBGE, há faixas de zero a catorze anos, de quinze a sessenta e de maiores de sessenta, sendo esta última escala, a de maior incidência( quase 68%).

No nosso caso, a maior incidência é para a faixa compreendida entre os quinze até trinta anos de idade. Foram dezessete pessoas( trinta e quatro por cento) que indicaram possuir idades dentro dessa escala.

Outro aspecto a ser considerado em relação ao grupo pesquisado é o estado civil.

**Gráfico 3 – Estado civil**

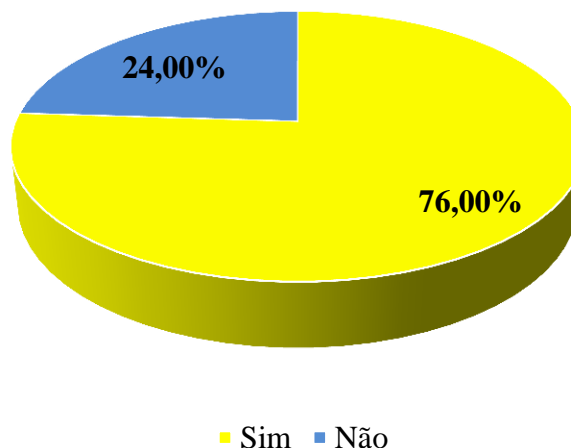


Fonte: Autor

Cerca de oitenta e cinco por cento do grupo pesquisado se declarou solteiro. Obviamente, o grupo possui aqueles que pela idade não poderiam ter outro estado civil que não fosse “solteiro”( as crianças). Contudo, mesmo entre aqueles que possuem idade e discernimento para entender este contexto, o tema parece ser tratado com certo incômodo pelos cadeirantes. Alguns, transcreveram nos questionários certa dificuldade em se relacionar devido à sua condição física. Acreditam que o relacionamento com não cadeirantes é mais complicado, pois esses acabam “perdendo a paciência” pelo fato de, também, ter de auxiliar no cotidiano do cadeirante. Dois dos respondentes que se declararam casados possuem relacionamento com outros cadeirantes.

Fizemos, também, o questionamento se o cadeirante está ou não matriculado em qualquer tipo de nível escolar: fundamental, médio ou superior:

**Gráfico 4 - Estuda atualmente?**



Fonte: Autor

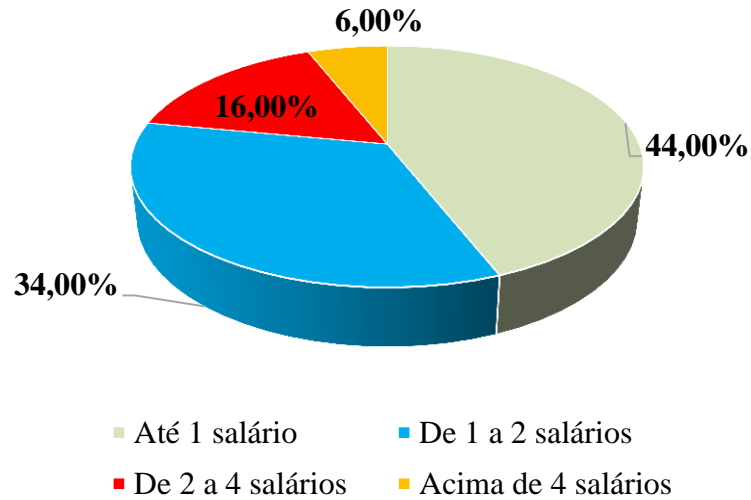
A quantidade de pessoas que estuda é bem superior àquela que não estuda. Esta característica é importante quando consideramos que a falta de transporte ou o seu oferecimento de forma insatisfatória aliado a condições inadequadas de acessibilidade, podem levar o cadeirante a abandonar as aulas. Novamente, de acordo com a Secretaria Especial do Direito das Pessoas com Deficiência:

“A taxa de alfabetização de uma população mede o percentual de pessoas de 15 anos ou mais de idade que sabe ler e escrever pelo menos um bilhete simples em seu idioma.

O Censo 2010 apontou que a taxa de alfabetização para a população total foi de 90,6%, enquanto a do segmento de pessoas com pelo menos uma das deficiências foi de 81,7%” (BRASIL, 2012, p. 15).

As respostas obtidas com os questionários apontaram um percentual próximo daquele apurado pelo Censo 2010 em relação à população brasileira de pessoas com deficiência. É relevante notar que os dados do Censo, para este aspecto, levam em conta todas as deficiências, enquanto, no nosso caso, os apontamentos se referem especificamente aos cadeirantes.

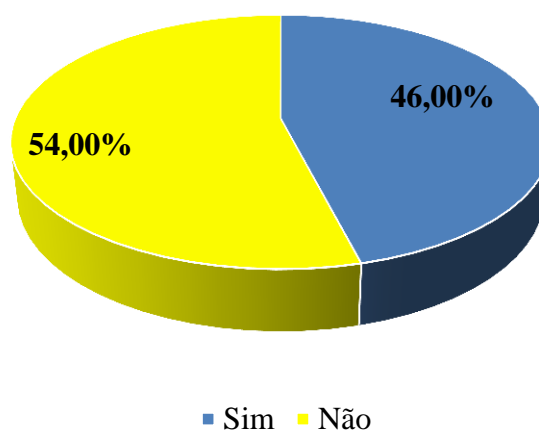
Outro importante aspecto a ser analisado em relação ao grupo pesquisado é a renda das famílias. Temos a seguinte situação:

**Gráfico 5 – Renda familiar**

Fonte: Autor

O gráfico acima nos mostra a renda familiar atual das pessoas com deficiência pesquisadas. Conseguimos perceber que a maioria dos entrevistados responderam que a sua família tem renda mensal de até um salário mínimo, portanto, menor do que mil reais. Claramente, é uma renda baixa considerando as demandas de tratamento de saúde e de medicamentos que, normalmente, são mais pesadas para o grupo social analisado.

Essa pergunta guarda relação com outras duas questões feitas no questionário: “trabalha atualmente” e “possui benefício assistencial”. Com relação ao benefício social, há uma extrema lógica no valor da renda já que esse é limitado a um salário mínimo. Em diversos casos, a mãe deixa de trabalhar para cuidar do filho com deficiência. Assim, passa a depender exclusivamente desse recurso recebido mensalmente. Nesse caso, a única renda passa a ser mesmo a adquirida pelo benefício.

**Gráfico 6 – Possui benefício assistencial?**

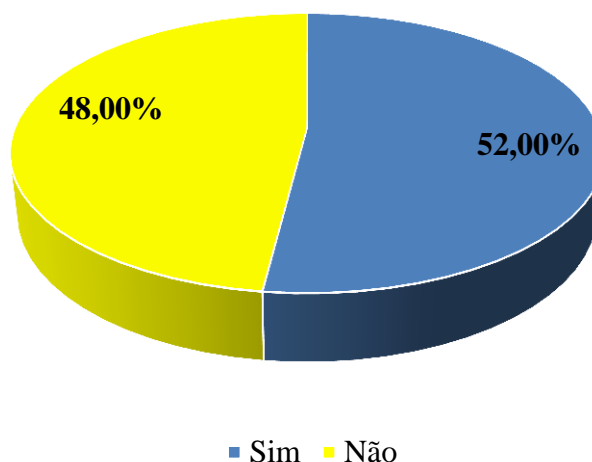
Fonte: Autor

Já, para as pessoas que trabalham, há uma questão importante a ser levada em conta: o trabalho que é desenvolvido pelas pessoas com deficiência e a sua remuneração. A partir da criação da lei de cotas( lei 8.213/91), as pessoas com deficiência passaram a ter maior participação no mercado de trabalho, já que essa lei prevê a reserva de vagas de 2% até 5% para o profissional com deficiência. Ocorre, todavia, que a remuneração paga à pessoa com deficiência é baixa, devido, principalmente, à função desempenhada. O trabalho quase sempre é operacional e de baixa qualificação. Quando desempenhado na indústria, frequentemente, é voltado à área de produção.

“A presença do preconceito e a discriminação são fatores recorrentes para esses trabalhadores. Através das visitas aos locais de trabalho e das entrevistas realizadas, foi possível perceber que, mesmo tendo avanços com relação à contratação de pessoas com deficiência física, como a “lei de cotas” e a obrigatoriedade das empresas de contratarem um percentual de pessoas com alguma deficiência, ainda é reservado a essa força de trabalho aquele emprego precário, repetitivo, mecanizado e os salários ficam entorno de até um salário mínimo e meio” (LARA e ALTHAUS, 2010, p.5).

É possível relacionar, então, a renda familiar baixa às funções desempenhadas pelas pessoas com deficiência dentro das empresas. A remuneração baixa, próxima a um salário mínimo, é aquela paga aos funcionários das áreas “chão – de – fábrica”. São funções que, apesar de extremamente importantes para a execução do negócio, dificultam àquele que desenvolve o alcance a melhores cargos. Acabamos por perceber uma realidade: a empresa contrata o “deficiente” para cumprir a cota e este, normalmente despreparado, acaba por aceitar os menores salários.

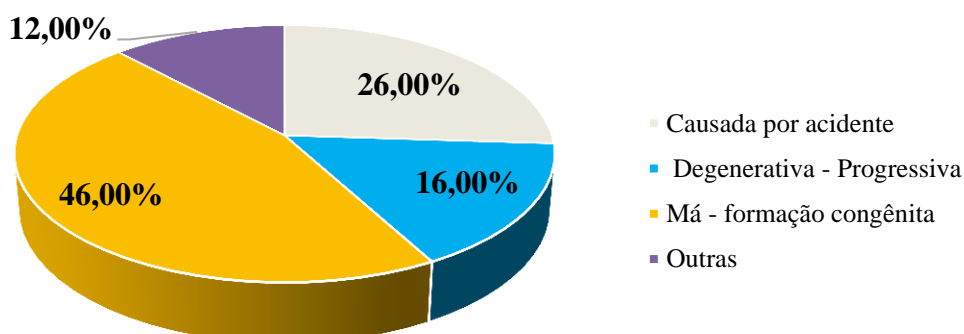


**Gráfico 7 – Trabalha atualmente?**

Fonte: Autor

Encontramos um equilíbrio entre aqueles que trabalham e os que não trabalham. Um ponto que, também, percebemos ter relação com o assunto tratado neste item é o fato de que há certa resistência por parte das pessoas com deficiência em aceitar propostas de trabalho pelo medo de perder seus benefícios assistenciais. Ora, há uma relativa lógica nisso: como se abrir mão de um valor já garantido por outro que pode ou não se manter por um longo prazo? Um cadeirante, por exemplo, que já possua o benefício assistencial de um salário mínimo dificilmente aceitaria uma proposta de trabalho para receber valores próximos a um salário mínimo, já que, primeiro, teria que abrir mão do “salário do governo” e, segundo, poderia não confiar suficientemente que o contratante não iria demiti-lo na primeira oportunidade.

Para podermos compreender melhor o perfil dos cadeirantes pesquisados na cidade de Franca, é necessário conhecer quais as patologias que, com mais incidência, acometem o grupo analisado.

**Gráfico 8 – Tipos de patologia**

Fonte: Autor

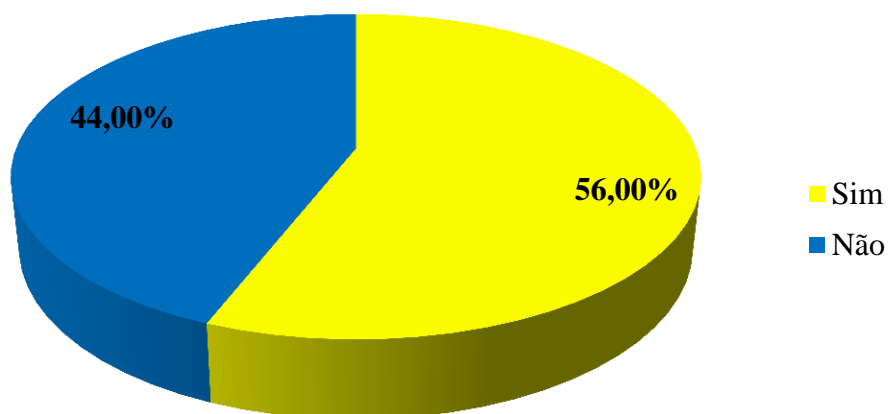
Procuramos classificar as doenças apresentadas da forma mais ampla possível. Como não temos conhecimento suficiente para avançarmos no assunto, procuramos identificar as patologias de uma forma que seja possível entender que tipo de cadeirante faz uso do transporte. É importante dizer que os cadeirantes que sofreram acidente, sendo, normalmente, paraplégicos, são aqueles que possuem o maior grau de autonomia entre os pesquisados. Os que possuem patologia degenerativa progressiva são aqueles que têm algum tipo de doença neuromuscular que se agrava com o tempo (Distrofia Muscular de Duchenne ou de Becker, por exemplo). Já os que têm má-formação congênita são aqueles que possuem sua deficiência desde o nascimento, por algum “defeito” genético (paralisia ou falta de membros inferiores, por exemplo). Já no grupo “Outras” encontramos aquelas deficiências que foram geradas durante a vida, mas que não seja de acidentes, como por exemplo, amputação de membros inferiores por trombose, entre outras.

A maior incidência em relação ao grupo pesquisado está nos casos de má-formação congênita. Como é um grupo que abrange uma gama bem variável de patologias, o fato de ser o mais frequente deve ser visto de forma natural, já que o item engloba doenças de causas diversificadas, somente tendo convergência pelo fato de ter resultado no uso da cadeira de rodas.

Outro ponto relevante a ser considerado em relação aos cadeirantes é a necessidade ou não de auxílio de terceiros nas atividades diárias. Percebam que tal condição afeta diretamente a sensação de autonomia da pessoa com deficiência. O questionamento que fizemos foi no

sentido de que se o cadeirante entende ser necessário o auxílio de terceiros nas atividades mais importantes de sua vida (levantar-se da cama, deitar-se, alimentar-se ou tomar banho).

**Gráfico 9 - Necessita de auxílio de terceiros para atividades diárias?**



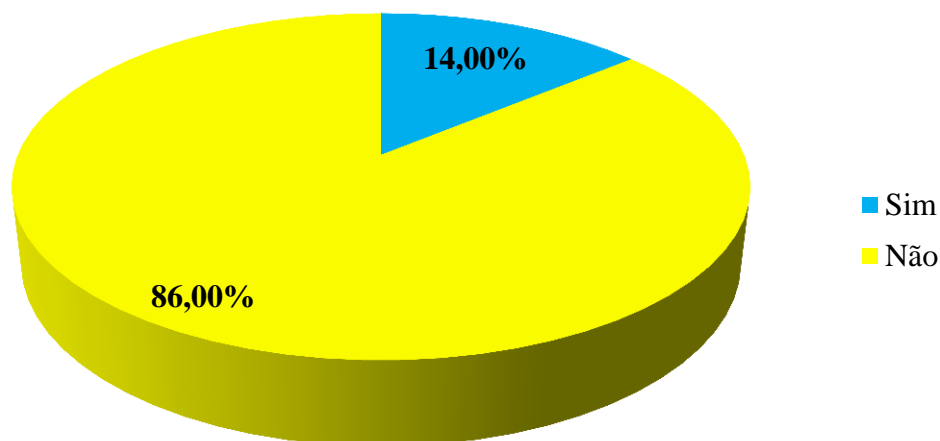
Fonte: Autor

O fato de um cadeirante necessitar de auxílio de terceiros não quer dizer, necessariamente, que essa pessoa necessite ficar todo o tempo em casa, impossibilitado de atividades cotidianas. Uma pessoa nessas condições pode ter que contar com “pequenos auxílios” diários e, ainda assim, ter condições de desempenhar funções laborais. Obviamente, a necessidade de auxílio de terceiros pode, também, ser a condição para a sobrevivência da pessoa. Isso seria verdade para aqueles casos em que a assistência de um parente deve ser contínua. Para essas situações, o cuidado ininterrupto é condição indispensável para a manutenção da vida do cadeirante. Apenas com uma análise mais aprofundada do caso em específico é que podemos chegar a uma conclusão mais completa da situação. Portanto, somente conseguimos medir a real necessidade de auxílio de terceiros quando analisamos o caso concreto.

A acessibilidade dos ambientes que o cadeirante faz uso é um importante meio de inclusão desta pessoa. Quando há a necessidade de se acessar prédios públicos ou privados, sempre devemos considerar a condição de este imóvel receber, de forma satisfatória, a pessoa que possui restrição de locomoção. Contudo, a acessibilidade pode, também, ser medida dentro do ambiente interno de vivência do cadeirante. Assim, passa a ser importante avaliar se

a própria residência dessa pessoa possui as adequações que são necessárias para o livre deslocamento dentro de casa.

**Gráfico 10 – Sua residência é adaptada às suas necessidades?**



Fonte: Autor

Os questionários nos mostraram que oitenta e seis por cento residiam em locais sem as necessárias adequações para que o morador pudesse se locomover com autonomia. É possível encontrar relação entre o fato de as residências não serem adaptadas e a renda familiar baixa. Ora, a primeira preocupação de qualquer pessoa é suprir as necessidades básicas de subsistência. Em um segundo momento é que se passa a preocupar com as condições de moradia. Como os recursos são escassos até mesmo para aquilo que é essencial, as necessidades de adaptações nas residências acabam sendo deixadas de lado.

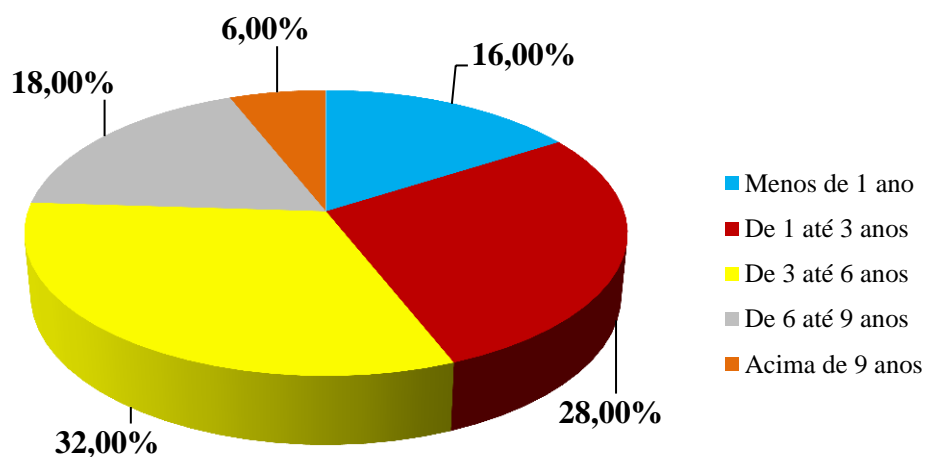
### **3. 4. Análise da percepção do cadeirante da cidade de Franca em relação ao sistema de transporte adaptado e da acessibilidade das estruturas municipais**

Nesse item, iremos analisar a forma como os cadeirantes usuários do transporte público adaptado e das estruturas urbanas municipais percebem suas condições de acessibilidade e mobilidade urbana.

Já foi abordado, anteriormente, nesse trabalho, que o serviço de veículos adaptados para cadeirantes, na cidade de Franca, já existe há quinze anos. Assim, é possível encontrar,

dentre o grupo pesquisado, cadeirantes que utilizam o transporte há pouco tempo e aqueles que já o utiliza há muitos anos.

**Gráfico 11 – Tempo de utilização do transporte adaptado**

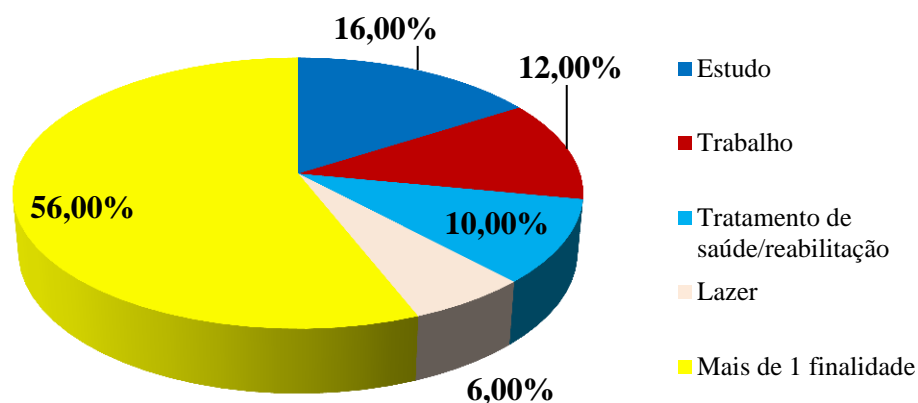


Fonte: Autor

A maioria dos respondentes indicou que já faz uso do transporte entre três e seis anos. É necessário lembrar que o serviço de transporte adaptado na cidade de Franca estava circunscrito, até o ano de 2008, às vans. A partir desse ano iniciou-se um processo de disponibilização de ônibus adaptados com plataformas elevatórias, o que tornou o uso desse serviço mais “democrático”. Contudo, ainda é notório que muitas pessoas passaram a utilizar o serviço há pouco tempo, mesmo tendo direito e necessidade anterior ao início da utilização.

No que se refere à finalidade do transporte, acabamos por perceber que a maioria daqueles que responderam aos questionários (cinquenta e seis por cento) o utiliza para mais de uma finalidade.

**Gráfico 12 – Utiliza o transporte para qual finalidade?**

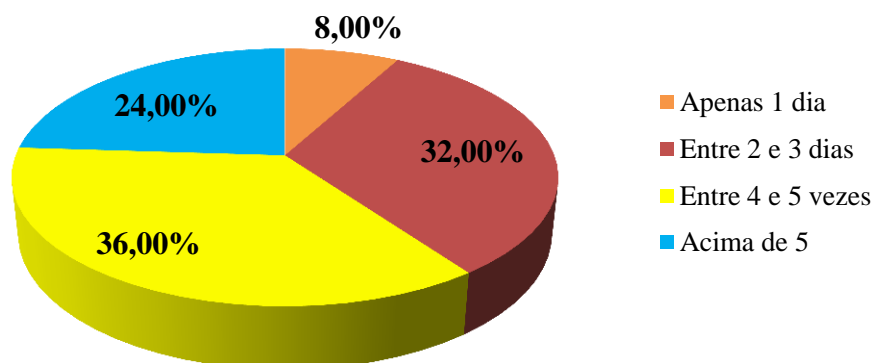


Fonte: Autor

É natural que o resultado apurado seja esse. Um cadeirante dificilmente utilizará o transporte apenas por um motivo. Digamos que um determinado usuário necessite do transporte para trabalhar. Em determinado momento, precisará utilizá-lo para uma consulta médica, para um tratamento de saúde ou mesmo para o lazer. Aliás, o lazer acabou sendo apontado como a segunda opção pela maioria dos respondentes do questionário. Assim, caso se use o transporte para estudo, a finalidade acabará sendo para estudo e lazer.

No item anterior, analisamos a finalidade do uso do transporte público por parte do cadeirante. A depender da finalidade desse uso, pode ocorrer de o cadeirante ter que utilizar o sistema por mais de um dia na semana. Aliás, isso ocorrerá caso o seu uso seja destinado para trabalho ou estudo.

**Gráfico 13 – Utiliza o transporte quantos dias por semana?**



Fonte: Autor

A maioria dos respondentes indicou que utiliza o transporte público entre quatro e cinco vezes na semana. Basicamente, trata-se dos cadeirantes que têm compromissos contínuos com emprego e estudo. Nesse caso, obrigatoriamente, o uso do transporte se dará todos os dias úteis da semana (talvez, também, aos sábados).

Se somarmos os percentuais de respondentes que indicaram utilizar o transporte nas escalas “quatro a cinco vezes” e “acima de cinco vezes” chegamos a um total de sessenta por cento. Isso significa que a maioria daqueles que responderam aos questionários utilizam os veículos adaptados durante toda a semana.

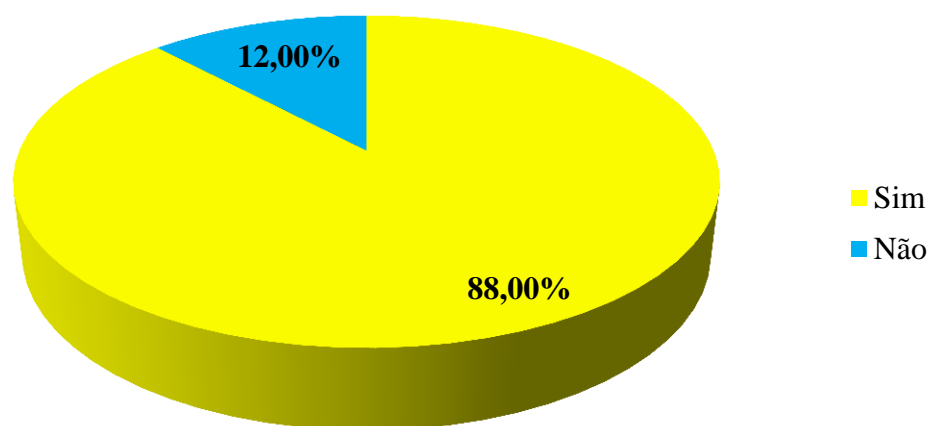
Essa é uma das explicações para que haja lista de espera para o uso das vans. Como elas respondem pela maioria das “viagens”, o fato de estarem com horários sempre cheios impossibilita que seja possível que novos usuários possam compor o quadro de passageiros. Percebemos, então, uma prioridade pelo critério cronológico, no qual aqueles que já estão no cadastro há mais tempo têm preferência para a marcação de seus horários. Quando utilizamos o termo “marcar horário” não estamos sendo muito precisos. O que ocorre, na verdade, é que, para aqueles que utilizam as vans todos os dias, já há a reserva de horário, sem necessidade de se ligar todos os dias fazendo seu agendamento. Se, por exemplo, um cadeirante trabalhar, ele já terá direito àquele determinado horário todos os dias, não havendo necessidade de sempre informar esse fato.

Importante, também, perceber que se não houver possibilidade de fazer uso do transporte pelas vans, o usuário poderá fazer uso dos ônibus. O problema é que, conforme já discutido anteriormente nesse trabalho, o transporte por ônibus está sujeito às dificuldades de

acessibilidade que o município possui. E, esse fato pode ser um complicador para se assumir compromissos contínuos por parte da pessoa com deficiência.

Já analisamos que as vans compõem de forma essencial o sistema de transportes adaptados para cadeirantes no município de Franca. Vimos, também, que os ônibus são utilizados de forma residual: se não se consegue marcar horário nas vans, utiliza-se os ônibus. Considerando que, conforme acabamos de verificar, o uso dos ônibus pode apresentar dificuldades no que tange à acessibilidade, uma negativa de marcação de horários para o transporte em vans pode representar a perda de algum compromisso. Assim, é relevante saber se os respondentes já tiveram negativas de marcação de horários junto ao sistema de agendamento de horários.

**Gráfico 14 – Já teve alguma marcação de horário negada pela empresa de transporte público?**



Fonte: Autor

A maioria dos respondentes afirmou que já tiveram agendamento de horário negado pelo sistema de reservas. Quase noventa por cento já passaram por tal situação o que nos permite concluir que esse fato é comum a quase todos os cadeirantes que necessitaram do serviço. Contudo, é necessário contextualizar. Uma pessoa pode ser “contemplada” com o serviço a semana toda e pode tentar agendar o horário que necessita em um domingo, por exemplo, e ter esse agendamento negado.

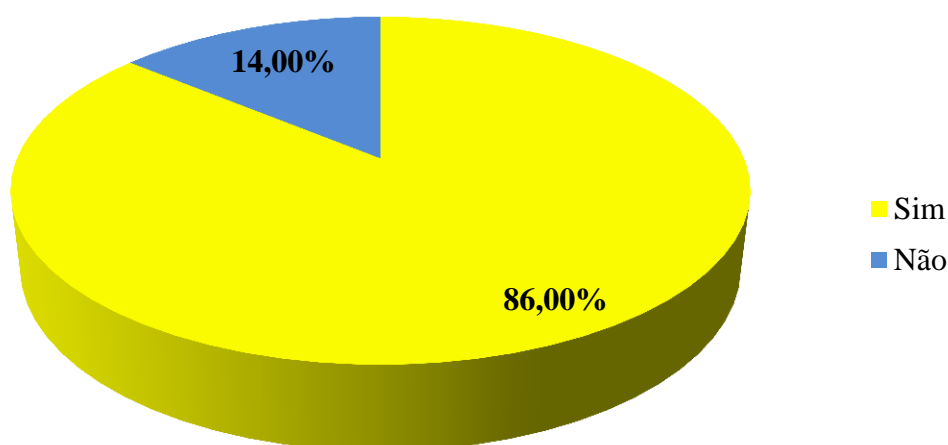
O importante nesse ponto da discussão das respostas obtidas é que, mesmo sendo um meio facilitador de acesso a direitos, o transporte, quando negado, está violando o direito de ir



e vir do cadeirante. Mesmo considerando que o serviço tem suas limitações em relação à quantidade de veículos e de atendimento possíveis, é fato que ao se negar o transporte para uma pessoa com deficiência, também, estará sendo negado o seu direito constitucional de livremente circular.

O próximo item a ser analisado tem uma relação muito próxima da situação abordada acima. Caso, em algum momento, o agendamento não possa ser feito, possivelmente o usuário perderá o compromisso assumido.

**Gráfico 15 – Já perdeu algum compromisso pelo não agendamento do transporte?**



Fonte: Autor

A grande maioria dos respondentes afirmou ter deixado de cumprir algum compromisso pelo fato de que não ser possível o agendamento dos horários das vans.

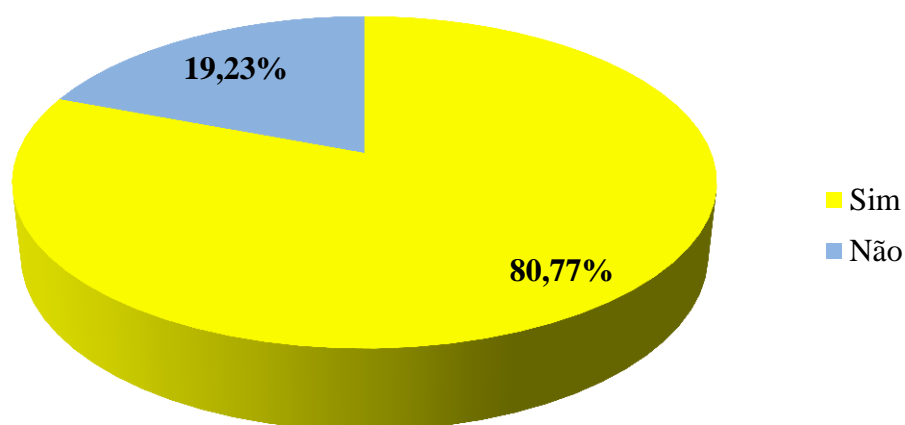
É necessário considerar que nem todas as pessoas têm possibilidade de utilizar os ônibus. Esses veículos possuem particularidades que, por vezes, tornam mais complicado a locomoção sem um acompanhante. São veículos que transportam outras pessoas além do cadeirante, tem horários mais rígidos, o que faz com que o condutor tenha que acelerar mais, gerando menor segurança aos passageiros. Caso não seja possível o uso do ônibus, o cadeirante teria que fazer uso de veículos particulares, como por exemplo, táxis. É uma opção com custo maior e que não possui a adequação necessária para o transporte do cadeirante.

A impossibilidade do uso das vans em algum momento resultará na perda de algum compromisso firmado pelo cadeirante. Em algumas vezes o seu uso poderá ser suprido por

ônibus, veículo próprio ou táxi. Contudo, no longo prazo, provavelmente, o não agendamento terá como consequência direta a perda de dias de trabalho, aulas ou atendimento médico.

O acesso ao trabalho para o cadeirante está intimamente ligado à possibilidade do uso de veículos adaptados.

**Gráfico 16 – Já deixou de ir ao trabalho por falta de transporte público?**



Fonte: Autor

Caso um cadeirante não possa utilizar as vans ou ônibus adaptados à sua locomoção, a frequência ao trabalho poderá ser prejudicada. Isso pode ocorrer, por exemplo, quando uma das oito vans apresentar problemas técnicos e tiver que ir para a manutenção. Nesse caso, os passageiros são “rateados” pelos outros veículos que estão em funcionamento. Como nem sempre essa realocação pode ser feita de forma simples, alguns cadeirantes acabam perdendo seus compromissos. Não é demais reforçar: nem todos os usuários das vans conseguem utilizar os ônibus. Alguns não têm autonomia suficiente para isso. Nesse caso, apenas o transporte porta – a – porta é capaz de resolver seu problema.

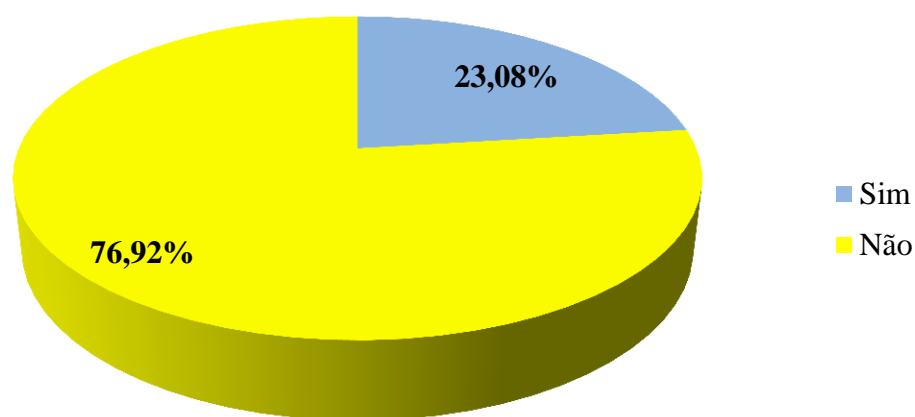
Cerca de oitenta e um por cento dos respondentes informaram que já faltaram ao trabalho por não terem condições de se locomoverem até lá. É um índice alto, mas que representa a realidade dos fatos. Como se trata de uma condição especial de locomoção, a falta do transporte adequado impossibilita essa atividade do dia – a – dia.

É importante destacar que foram vinte e seis pessoas que declararam possuir vínculo de trabalho. Assim, para a análise desse item, a tabulação não ocorreu com o total dos

cinquenta respondentes, mas, com aqueles vinte e seis que afirmaram trabalhar em local diferente do da sua residência.

Outro questionamento que fizemos, dentro deste mesmo contexto, foi se o cadeirante já “abriu mão” de algum trabalho por falta de transporte ou expectativa de falta de transporte futura.

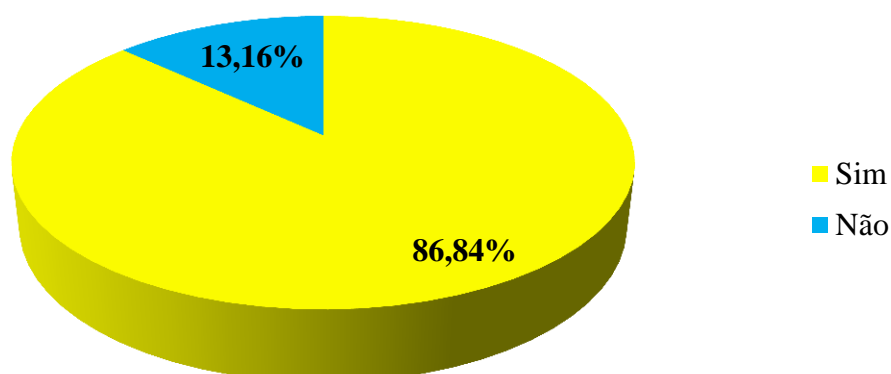
**Gráfico 17 – Já deixou de assumir algum trabalho por não conseguir o transporte público?**



Fonte: Autor

Os mesmos vinte e seis cadeirantes que disseram trabalhar, também, responderam se já deixaram de assumir algum trabalho por falta de transporte ou por vislumbrar que, em um futuro próximo, não teriam transporte adaptado para se locomover até seu trabalho. Apenas vinte e três por cento, ou seja, seis cadeirantes afirmaram que não assumiram um trabalho por não conseguir agendamento para sua locomoção diária.

Em nossa pesquisa, também, foi questionado aos cadeirantes se eles frequentavam alguma instituição de ensino, seja ela de nível fundamental, médio ou superior. Tivemos resposta positiva em trinta e oito casos. Posteriormente, fizemos outro questionamento: se, entre aqueles que estudavam, já havia ocorrido alguma situação em que eles tiveram que se ausentar das aulas por motivo de falta de transporte.

**Gráfico 18 – Já se ausentou das aulas por falta de transporte?**

Fonte: Autor

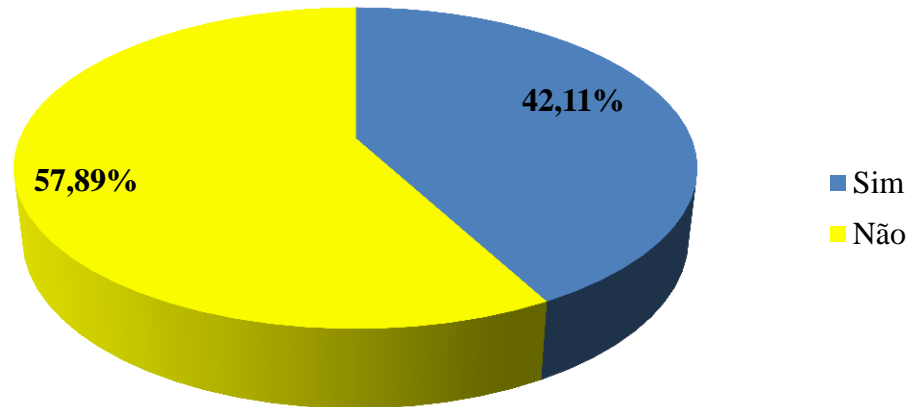
A maioria dos cadeirantes, cerca de oitenta e sete por cento, respondeu que já teve que se ausentar de aulas por falta de transporte (no caso vans) ou a impossibilidade do uso de ônibus.

As considerações que fizemos em relação ao acesso ao direito de trabalhar se aplica, naquilo que é possível, ao direito de estudar. Essas duas garantias constitucionais são efetivadas com a frequência diária ao local de exercício. Obviamente, a falta de transporte ou a sua prestação feita de forma insatisfatória tem a força de impedir ou dificultar a consecução desses direitos, na medida em que nem sempre é possível “negociar” flexibilização nos horários apenas pelo fato de ter uma condição diferenciada. Aliás, está aí um dos grandes problemas.

Nenhum cadeirante espera tratamento desigual. Cada um deles entende que há horários a serem cumpridos e obrigações que são comuns a todos os funcionários ou estudantes. Eles não querem ser “desculpados” pelo fato de terem se ausentado ou mesmo se atrasado. O maior desejo é mesmo ter meios à sua disposição para poder cumprir suas obrigações nas mesmas condições que qualquer outro colaborador (no caso do trabalho) ou outro aluno (no caso da educação).

Ainda, sobre a questão do direito de estudar, questionamos ao grupo pesquisado se, entre aqueles que frequentam escolas ou universidades, a escolha do local de estudo levou em consideração a possibilidade de não haver transporte disponível. Em outras palavras: perguntamos se o cadeirante faz a escolha do local de estudo pressupondo não poder contar com transporte adaptado para sua locomoção.

**Gráfico 19 – Já teve que escolher uma escola mais próxima de casa para não depender de transporte público para frequentar as aulas?**



Fonte: Autor

Podemos perceber que houve um relativo equilíbrio entre os respondentes. Apesar de a maioria ter informado que não faz escolhas de locais de estudo mais próximos de casa, motivada pela possibilidade de não conseguir o transporte, uma boa parte dos cadeirantes (cerca de quarenta e dois por cento) indicou que costuma escolher locais de estudo localizados nas proximidades de suas residências, evitando que a falta de transporte interfira na questão da frequência às aulas.

Cabe aqui uma informação adicional. Apesar de não ter sido uma pergunta feita especificamente (não era uma questão do questionário), fizemos um questionamento ao grupo pesquisado se eles já desistiram ou pensaram em desistir de estudar (em escola ou universidade) devido ao fato de enfrentar problemas relacionados ao transporte. Dos cinquenta entrevistados, quarenta e um nos responderam afirmativamente. Como percebemos que se tratava de uma questão importante para esse trabalho, questionamos se entre esses quarenta e um havia algum cadeirante que tivesse perdido ano letivo por falta de transporte em condições de transportá-lo. Nesse caso, a resposta que obtivemos foi que trinta e dois dos pesquisados já havia perdido ano letivo por não conseguir ir todos os dias a aula.

**Tabela 1- Participantes que já haviam perdido ano letivo por não conseguir frequentar as aulas diariamente:**

Total de entrevistados	50
Total dos que desistiram ou pensaram em desistir das aulas	41
Total dos que perderam pelo menos um ano letivo de aulas	32
Percentual dos que perderam pelo menos um ano letivo	64%

Fonte: Autor

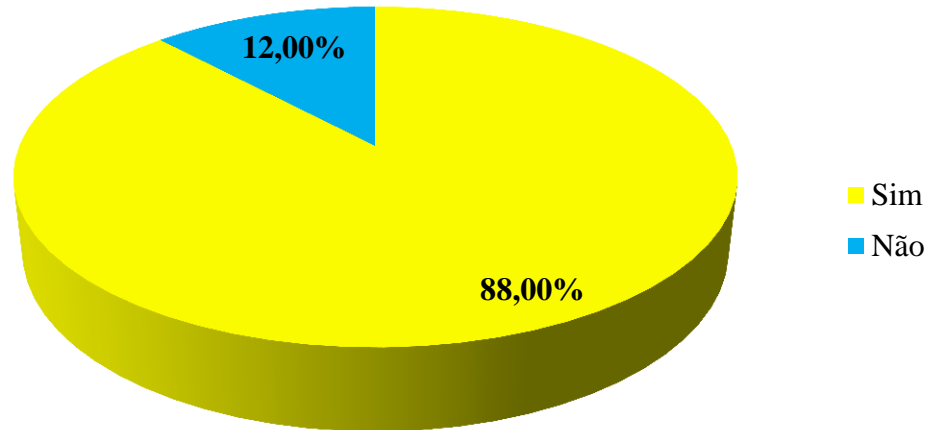
Esse ponto merece destaque. Observamos um número alto entre aqueles que perderam pelo menos um ano de aula devido à falta de transporte ou ao transporte fornecido de forma insatisfatória.

Quando analisamos o contexto, acabamos percebendo que o que ocorre, na verdade, é um processo de desmotivação gerado pelas dificuldades de locomoção. Em alguns casos, o cadeirante consegue o transporte, contudo, até mesmo para se adequar às condições de agendamento, fica sujeito aos horários disponíveis. Ocorre, por exemplo, de um estudante ter suas aulas iniciando às 8 da manhã e finalizando às 12 e 30. Nesse caso, ele pode ter a necessidade ficar “pronto” para ser transportado muito antes do horário de entrada na escola, visto que, tem que se ajustar, também, ao horário possível de agendamento. Como, para muitos cadeirantes, esse “ficar pronto” demanda auxílio de terceiros, tal fato influi na rotina de toda a família e nem sempre isso é possível, sendo criado um processo de dificuldade que desencadeia falta de motivação e, por vezes, a desistência do estudante de frequentar as aulas, até que condições mais favoráveis apareçam.

Já analisamos a influência do transporte em relação a dois importantes direitos de cidadania: trabalho e educação. Da mesma forma que ocorre com essas duas garantias constitucionais, o direito à saúde, também, deve ser analisado sobre o prisma da falta de transporte ou de seu fornecimento em condições insatisfatórias.

Talvez, entre esses três direitos, o de saúde seja o que mais complicações traz à vida do cadeirante, caso não seja exercido de forma correta e contínua. Quando falamos de direito à saúde, estamos fazendo referência tanto aos procedimentos preventivos (consulta médica, odontológica) quanto aos tratamentos posteriores (fisioterápico, de terapia ocupacional, acompanhamento médico, etc.).

**Gráfico 20 – Faz tratamento de saúde (acompanhamento médico, fisioterápico, terapêutico, etc.)?**

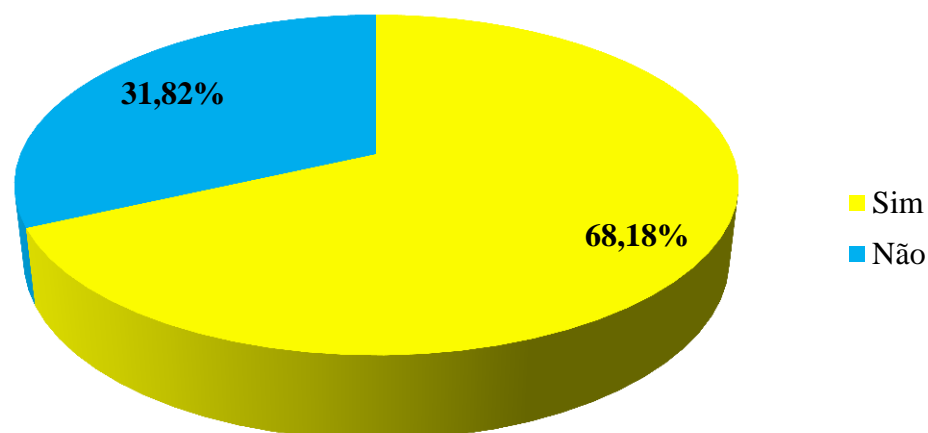


Fonte: Autor

Percebemos que quase a totalidade dos pesquisados (quarenta e quatro em cinquenta) afirmou fazer algum tipo de tratamento de saúde. O questionamento foi feito de forma ampla, perguntando ao cadeirante se ele frequenta algum estabelecimento da área de saúde de forma contínua.

O elevado percentual deve ser visto de forma natural. Uma pessoa usuária de cadeira de rodas, frequentemente, faz acompanhamento médico ou fisioterápico de forma regular e contínua. Isso é da própria natureza das patologias que envolvem as deficiências físicas. Assim, a regra é que um cadeirante faça algum tipo de tratamento.

Como a informação acima não nos oferece condições de entender a influência do transporte em relação ao direito à saúde, fizemos questionamentos adicionais aos entrevistados. Uma pergunta que guarda grande pertinência com essa dissertação é se a falta de transporte fez com que o cadeirante perdesse algum dia de tratamento de saúde.

**Gráfico 21 – Já perdeu algum dia de tratamento por falta de transporte?**

Fonte: Autor

Entre os quarenta e quatro entrevistados que disseram fazer tratamento de saúde, trinta responderam que já perderam algum dia de tratamento motivado pela falta de transporte. São quase setenta por cento de cadeirantes que responderam que seu direito de saúde não foi, em determinado momento, efetivado por falta de transporte adequado às suas condições.

É um alto percentual, tomando como base a importância que o acesso à saúde tem para a vida de qualquer pessoa, ainda mais para um cadeirante. Para essas pessoas, o tratamento de fisioterapia, por exemplo, é importantíssimo no sentido da manutenção saudável das condições gerais do corpo. Mesmo considerando que os tratamentos de saúde são tratados com prioridade nos agendamentos de horários, é fato que essa preferência não tem sido suficiente para suprir toda a necessidade dos usuários.

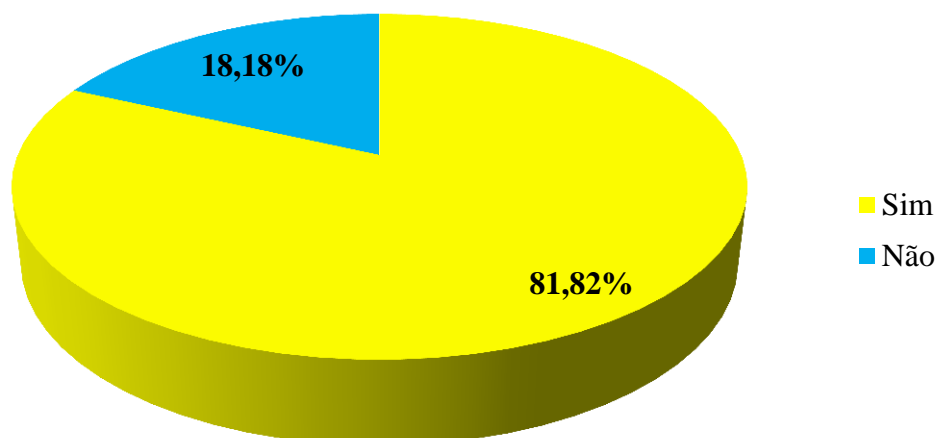
É importante destacar que o sistema de agendamento tem sido sensível aos casos mais urgentes e crônicos. Quando questionamos aos cadeirantes se, apesar de alguma negativa de marcação de horário, eles consideravam que o serviço vem sendo oferecido em boas condições, a resposta foi positiva para quase oitenta por cento. Eles entendem que tem sido feito um bom trabalho por parte da unidade de marcação de consulta (da EMDEF) e por parte da empresa concessionária.

Fizemos, então, o terceiro questionamento relacionado à questão da saúde. Perguntamos aos componentes do grupo pesquisado, que afirmaram fazer tratamento de saúde (quarenta e quatro pessoas), se as escolhas dos locais de tratamento de saúde têm sido



tomadas levando-se em conta a possibilidade de falta de transporte adaptado para a sua locomoção.

**Gráfico 22 – A escolha dos locais de tratamento é feita considerando a questão da disponibilidade de transporte público?**



Fonte: Autor

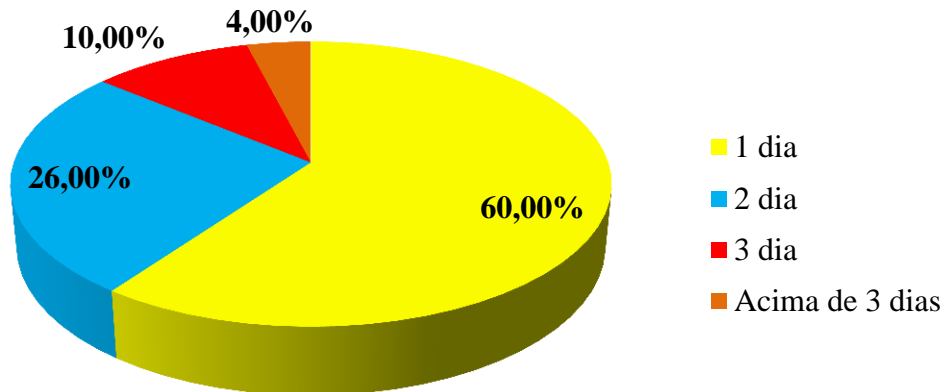
Quase oitenta e dois por cento dos respondentes afirmaram que fazem suas escolhas de locais de tratamento de saúde levando-se em conta a possibilidade de não haver transporte adaptado disponível para os períodos necessários. Dito de outra forma: os cadeirantes, em sua maioria, tentam, na medida do possível, “fugir” da necessidade de ter que usar os veículos adaptados para fazer tratamento de saúde.

Isso não deveria ocorrer. Especialmente, em relação à saúde, a opção do local de tratamento deveria ser aquela que melhor responde às condições clínicas do paciente e, não, a mais próxima. Todavia, é importante reconhecer que as escolhas motivadas pela proximidade da residência ou do trabalho do cadeirante acabam sendo a alternativa mais viável considerando que não é possível agendar os horários de acordo com a necessidade individual, mas dentro dos horários possíveis.

Os agendamentos para lazer são os últimos a serem supridos em uma escala de prioridades. Primeiramente, conforme já comentamos, são agendados os horários para trabalho e estudo, depois os agendamentos de saúde, e, por último, os agendamentos para passeios. Além disso, essas marcações têm dias específicos: sábados e domingos. Pode

ocorrer, obviamente, de haver alguns horários com menor demanda em que seja possível agendar de segunda a sexta-feira. Entretanto, essa não é a regra.

**Gráfico 23 – Quantas dias por semana utiliza o transporte público com a finalidade de lazer?**



Fonte: Autor

As respostas que obtivemos junto ao grupo pesquisado corroboram a afirmação de que as marcações de horários para lazer se concentram nos finais-de-semana. Trinta dos cinquenta entrevistados (sessenta por cento) afirmaram utilizar o transporte para lazer apenas uma vez por semana. Outros vinte e seis por cento (treze entrevistados) utilizam o serviço de vans duas vezes por semana com a finalidade de lazer.

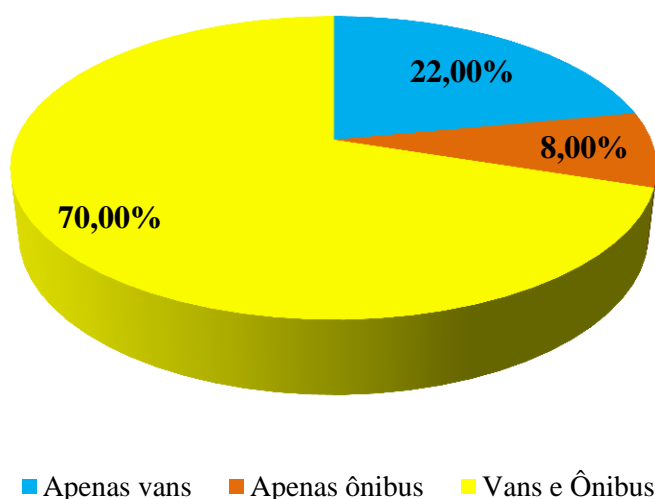
Os horários reservados para o lazer são importantes para os cadeirantes. Representa o momento de essa pessoa estreitar relações interpessoais e frequentar lugares que não sejam trabalho, clinicas ou escola. Esses horários são usados para a pessoa visitar familiares, amigos, namorados (as), frequentar o seu lugar de culto, shows ou qualquer outro local dentro dos limites do município. São horários, também, muito concorridos exatamente por que possibilitam ao cadeirante frequentar lugares diferentes daqueles de sua rotina normal.

Fizemos, nos segundo e terceiro capítulos desse trabalho, considerações a respeito da dificuldade que o cadeirante tem ao utilizar os ônibus para sua locomoção. Ao comentarmos sobre o uso desse veículo, observamos que há a necessidade de que os pontos de embarque e desembarque, as calçadas e as vias públicas tenham uma satisfatória acessibilidade. Contudo,

não é o que percebemos nas estruturas urbanas de Franca. Assim, o uso dos ônibus para a locomoção das pessoas com deficiência é prejudicado.

Mesmo assim, é inviável para um cadeirante utilizar apenas as vans para se locomover. Como o uso das vans demanda agendamento prévio, pode ocorrer de surgir um compromisso de última hora e, caso a pessoa com deficiência dependa apenas das vans, acabará não tendo sua necessidade suprida. Por conta disso, o normal é que o cadeirante utilize a combinação dos dois veículos para seus deslocamentos: as vans como meio principal e os ônibus como meio complementar, a ser utilizado para os casos de urgência ou de “última hora”.

**Gráfico 24 – Qual tipo de transporte você utiliza?**



Fonte: Autor

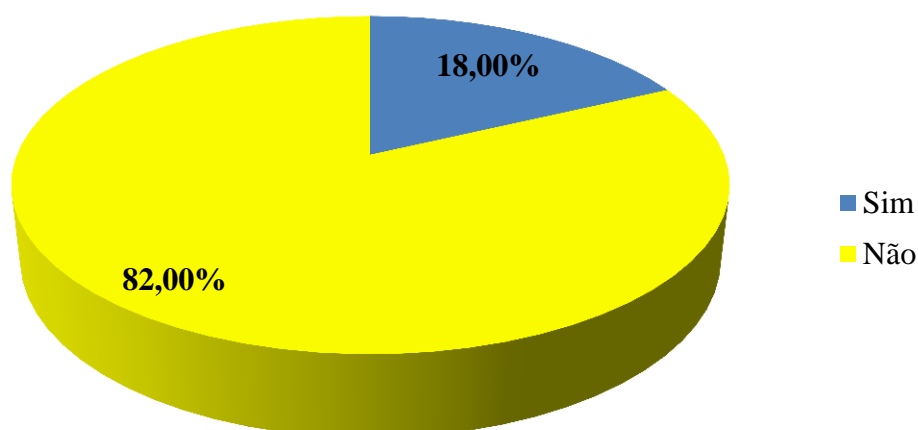
Podemos verificar, no gráfico acima, que setenta por cento dos respondentes (trinta e cinco pessoas) indicaram que utilizam os dois meios de transporte para seus deslocamentos. Trata-se da forma que melhor responde às necessidades dos usuários. Não se pode ficar à mercê apenas dos agendamentos de horários das vans, já que há poucos veículos para uma grande demanda e, também, é inviável o uso apenas dos ônibus, pois a sua utilização depende da acessibilidade das estruturas urbanas que não é adequada às necessidades de um cadeirante.

Um ponto que deve, também, ser considerado é a possibilidade de o cadeirante poder utilizar transporte próprio para seus deslocamentos, caso não consiga agendamento de horário para as vans ou não possa usar ônibus. A utilização desse outro meio de locomoção seria

apenas a terceira alternativa para os deslocamentos dos cadeirantes, mas, necessária em algumas situações.

Uma dessas ocasiões é para deslocamentos que precisam ser feitos entre às 23 da noite e 5 da manhã do dia seguinte. As vans e os ônibus não funcionam nesse horário. Pode ocorrer de, por exemplo, um cadeirante necessitar ir a um plantão médico ou, mesmo, sair para momentos de lazer durante a madrugada. Não haveria como utilizar o transporte público. Deveria, obrigatoriamente, utilizar veículo próprio ou particular para esse deslocamento.

**Gráfico 25 – Quando não pode usar o transporte público, tem a possibilidade de usar um transporte próprio ou particular?**



Fonte: Autor

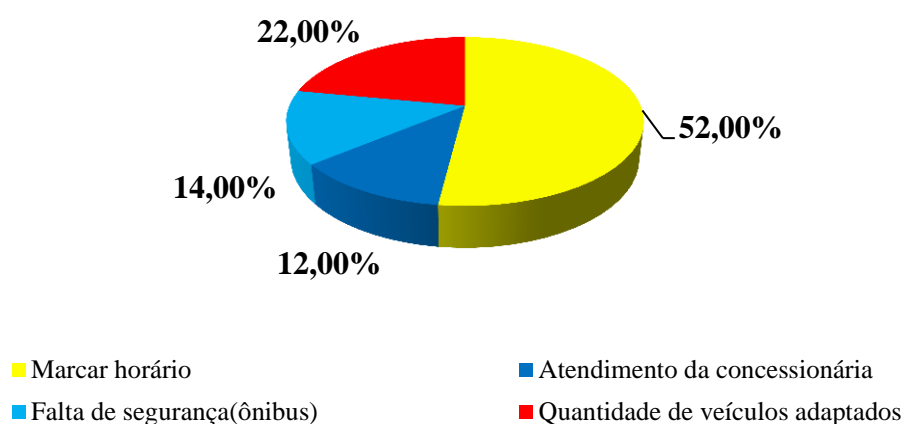
A maioria dos entrevistados (quarenta e uma pessoas) afirmou não terem outra forma de transporte que não seja as vans ou os ônibus. O uso de veículo próprio ou particular de terceiros (táxi, por exemplo) é considerado inviável para o grupo pesquisado pelo custo que representa. Foi indicado nos questionários que não há condições financeiras de manter um veículo ou, mesmo, de contratar um táxi para os trajetos a serem feitos. Devemos lembrar que a maioria do grupo pesquisado sobrevive com apenas um salário mínimo.

Segundo os respondentes, o uso de táxis é um problema, mesmo quando se tem recursos para pagar a corrida. Os cadeirantes alegam que muitas empresas de táxi não enviam os veículos quando são informadas que se trata de um cadeirante. Conforme afirmado, os motoristas alegam que preferem atender um passageiro “normal”, pois um cadeirante toma

um tempo que poderia ser utilizado para o transporte de dois passageiros. Assim, é com muita insistência que se consegue um táxi para seus deslocamentos.

Questionamos ao grupo pesquisado quais seriam as maiores dificuldades que eles percebiam em relação à utilização do transporte público adaptado para cadeirantes. Partimos do pressuposto de que o serviço prestado, ainda, não contempla todos aqueles que dele necessitam e que apresenta condições de ser melhorado. Assim, tomando essas situações como ponto de partida, consideramos que há dificuldade a serem superadas pelo serviço atualmente disponibilizado.

### Gráfico 26 – Quais as maiores dificuldades em relação ao uso do transporte público?



Fonte: Autor

Cinquenta e dois por cento dos entrevistados (vinte e seis pessoas) indicaram que a maior dificuldade encontrada em relação ao sistema de transporte está relacionada ao agendamento de horários. Essa resposta, obviamente, se refere à utilização das vans, já que não é possível marcação de horários para ônibus. Onze pessoas responderam que outra dificuldade enfrentada é em relação à quantidade de veículos adaptados. Entendemos que há, novamente, uma referência às vans, já que, conforme comentado anteriormente, oitenta por cento da frota de ônibus está adequada ao transporte de cadeirantes.

Realmente, há falta de vans para contemplar todos aqueles que delas necessitam. Os oito veículos não são suficientes para transportar todos os componentes do cadastro. A

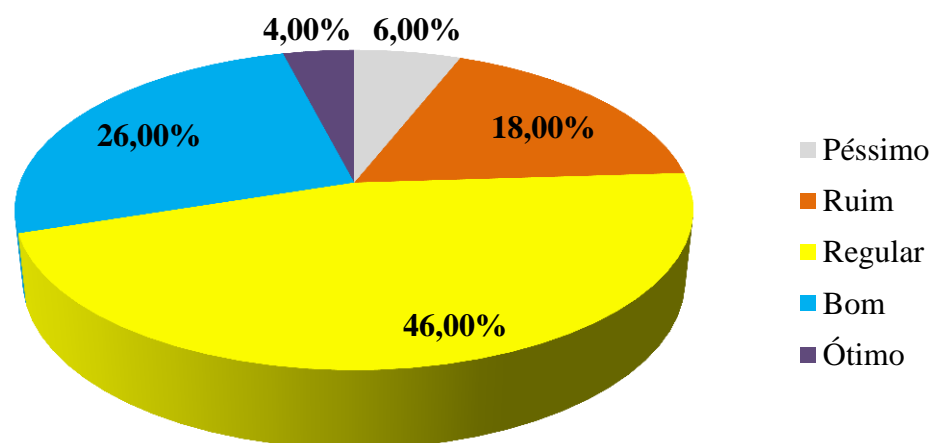
demanda, aliás, é crescente. Estima-se que seriam necessárias outras doze vans para que se suprisse toda a necessidade dos usuários. Não parece ser a intenção da concessionária o aumento de cento e cinquenta por cento do número de vans. Dessa forma, continuaremos a ter pessoas não atendidas.

Outra dificuldade alegada pelos cadeirantes (sete pessoas) está relacionada à falta de segurança dos ônibus. Já foi tratado anteriormente que os ônibus apresentam insegurança aos usuários cadeirantes. Isso ocorre devido à falta de travamento das cadeiras, à velocidade média imposta aos veículos e, até mesmo, ao fato de que os motoristas ou cobradores dos ônibus não estarem tão habituados a operar a plataforma elevatória de embarque e desembarque dos cadeirantes.

Foram várias as considerações apresentadas em relação ao transporte público adaptado para cadeirantes no município de Franca. Mesmo considerando que há problemas a serem superados, não se pode negar que o serviço oferecido possibilita o acesso a direitos de cidadania para as pessoas com deficiência.

Ainda assim, é importante compreender como o cadeirante, objeto dessa pesquisa, enxerga o serviço que vem sendo a ele disponibilizado pelo município, através da concessionária de transporte.

**Gráfico 27 – Em um contexto geral, como avalia o transporte que lhe é oferecido?**



Fonte: Autor

A maioria daqueles que responderam a pesquisa afirmou que o serviço de transporte a eles oferecido é regular. A classificação como regular pode ser entendida, obviamente, sob dois aspectos: positivo e negativo. Trata-se de uma avaliação na média. Se considerarmos, no entanto, que outros vinte e quatro por cento (doze pessoas) consideraram o serviço como “bom” ou “ótimo” é possível entender que, no geral, o serviço é satisfatório.

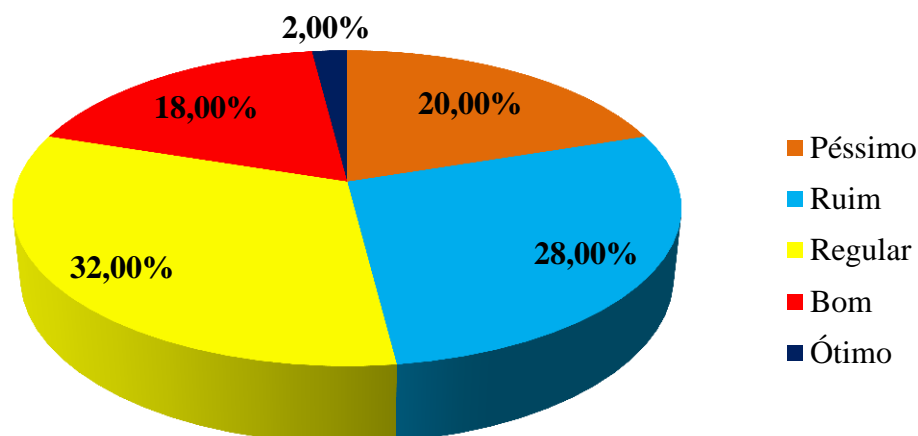
Nos questionários, era possível ao respondente indicar o motivo de avaliar o transporte daquela forma (ótimo, bom, regular, ruim ou péssimo). As respostas, as mais variadas, apresentaram uma convergência. Os cadeirantes parecem entender esse transporte como um grande benefício da concessionária. Desconhecem o fato de que há previsão, no contrato firmado junto à prefeitura municipal, da obrigatoriedade de disponibilizar veículos adequados ao transporte de cadeirantes.

O serviço é entendido como um favor e, por isso, não deve ser alvo de críticas tão pesadas. Alegaram que até pouco tempo não podiam sair de casa para lugar algum pelo fato de não ter transporte adaptado às suas necessidades. Assim, a avaliação do serviço recebeu críticas, mas em sua maioria, amenizadas pelos seguintes termos: “poderia ser pior caso não tivesse o transporte” ou “com o transporte já não está tão bom, imagine sem ele”.

Já foi discutido, nesse trabalho, que o transporte é um meio importante para o acesso aos direitos de cidadania das pessoas com deficiência. Contudo, independentemente do transporte utilizado, van, ônibus ou transporte particular, há a necessidade de o cadeirante encontrar locais acessíveis para seu alcançar os seus locais de destino.

São, então, dois pilares importantes: eficiente sistema de transportes adaptados e locais acessíveis. Mesmo quando o deslocamento ocorre por intermédio das vans, um imóvel com problemas de acessibilidade pode impedir a efetivação do direito de livre circulação. Assim, não podemos falar de transporte e deixar de lado a situação encontrada pelo cadeirante em relação à acessibilidade das estruturas urbanas municipais.

**Gráfico 28 – Em relação à acessibilidade, como você classifica os locais que frequenta?**



Fonte: Autor

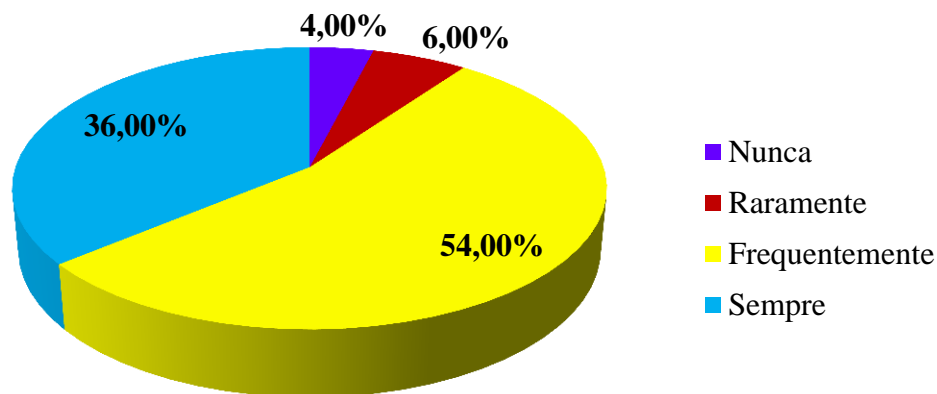
A maioria dos entrevistados entende como insatisfatória a acessibilidade dos locais por eles frequentados. Consideram que os imóveis nos quais estão localizados os ambientes que, normalmente, frequentam não possuem as adequações necessárias para que possam ser acessados com autonomia e independência. Vinte e quatro entrevistados (quarenta e oito por cento) consideram os locais por ele frequentados com acessibilidade ruim ou péssima.

As reclamações são democráticas. Escolas, universidades, hospitais, bancos, órgãos públicos são apontados como modelos de como não receber um cadeirante. Segundo os entrevistados, há locais adaptados, contudo, tais adaptações não levaram em conta a real necessidade do cadeirante. Como exemplo disso, foi apontada por um cadeirante a situação de um banco em que esse é correntista. Segundo ele, o banco tem um elevador externo (cabines elevatórias) para acesso à agência. Ocorre que, esse elevador fica ao lado da vaga para cadeirante. Se a pessoa estacionar no local para ela reservado e for utilizar o elevador, não conseguirá, pois ao abrir a porta de seu veículo, impedirá a abertura da porta do elevador. Esse é apenas um dos vários exemplos de falta de acessibilidade dos imóveis públicos ou privados da cidade de Franca.

Segundo nesse mesmo sentido, questionamos ao grupo pesquisado com que frequência encontra problemas de acessibilidade, quando faz uso de ônibus para seus deslocamentos. A questão da acessibilidade está intimamente ligada ao uso dos ônibus, considerando a inexistência de pontos de embarques e desembarque adaptados na cidade.



**Gráfico 29 – Quando utiliza ônibus, com que frequência encontra problemas de acessibilidade?**



Fonte: Autor

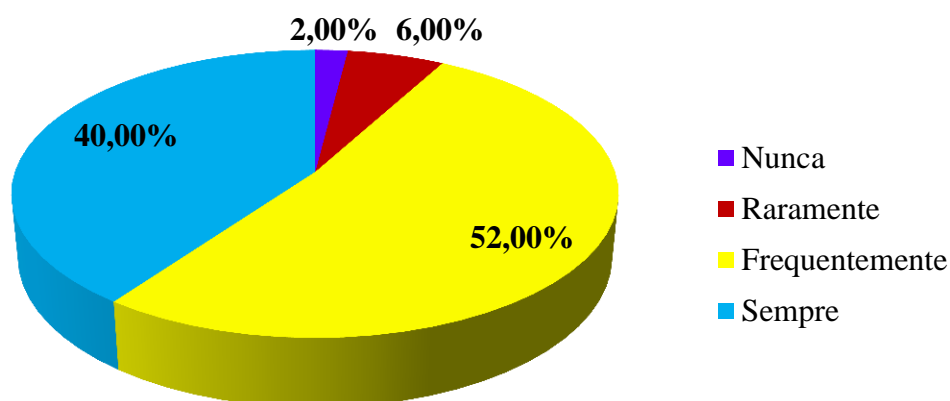
Quarenta e cinco cadeirantes (noventa por cento) afirmaram enfrentar problemas relacionados às questões de acessibilidade quando utilizam ônibus para seus deslocamentos. É possível concluir que quase a totalidade dos entrevistados encontra algum tipo de dificuldade. Elas são de diversos tipos: pontos de embarque e desembarque sem altura ideal do nível do piso, construídos perto de matagal, com grande fluxo de veículos, sem rampas por perto, entre outros problemas.

A acessibilidade tem a força de impedir que o cadeirante alcance a sua plena liberdade de agir. Um estudante de uma escola sem os necessários meios de acesso fica relegado aos lugares que consegue alcançar. Um cidadão, ao procurar um órgão público de entrada com escada, acaba sendo atendido do lado de fora da repartição ou convidado a se dirigir para a “portinha ao lado”. Quando, no trabalho, não encontra banheiros adequados, o cadeirante acaba por evitar utilizá-los, comprometendo, por vezes, a sua saúde. Enfim, a acessibilidade não significa apenas alcançar determinado local. Ela representa mais que isso. Consegue oferecer ao cadeirante uma parcela da sua dignidade como ser humano pleno de direitos. Locais inacessíveis ou com obstáculos à locomoção da pessoa com deficiência, também, diminuem a autoestima dessa pessoa. Não é apenas uma questão de cidadania. É uma forma de autoafirmação.

A realidade observada no município de Franca é a de condições insatisfatórias de acessibilidade. Os diversos problemas encontrados nas estruturas urbanas da cidade levam o

cadeirante a desenvolver rotas alternativas de percurso. Sabendo que poderá encontrar um local com dificuldade para seu deslocamento, a pessoa com deficiência opta por caminhos com menos obstáculos. Nesse sentido, questionamos aos cadeirantes com que frequência eles alteram o percurso original de seus deslocamentos por falta de locais acessíveis.

**Gráfico 30 - Já desviou seu caminho por falta de locais acessíveis?**



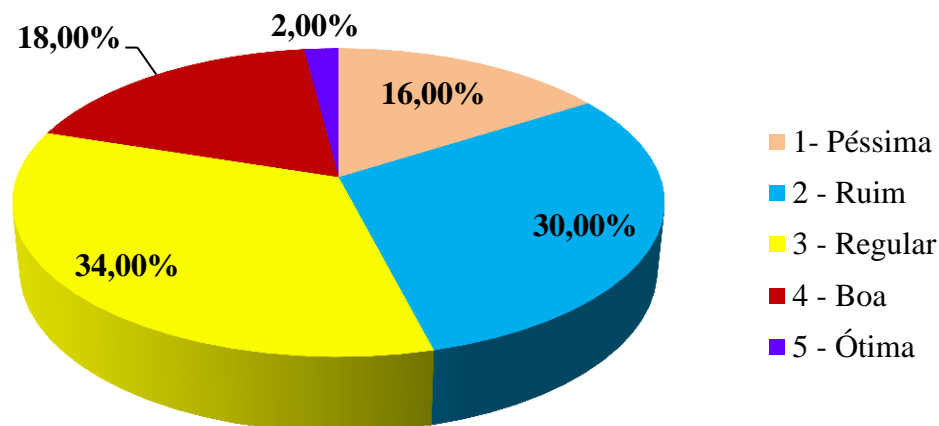
Fonte: Autor

Noventa e dois por cento (quarenta e seis pessoas) dos pesquisados afirmaram que sempre ou frequentemente alteram seus percursos para evitarem locais com falta de acessibilidade. Isso significa dizer que quase a totalidade do grupo pesquisado altera sua rota para caminhos mais fáceis para sua locomoção.

É o contrário do ideal. Uma cidade que planejasse suas estruturas urbanas levando em consideração que elas poderiam estar sendo usadas por cadeirantes, adequaria as condições de seus imóveis ou de suas vias para a melhor circulação dessas pessoas. Franca, como a maioria das cidades brasileiras, leva a pessoa com deficiência a escolher rotas evitando locais de difícil acesso.

Por fim, questionamos qual é a avaliação geral que o cadeirante tem em relação à acessibilidade percebida no município. Para esse item, a avaliação seria por meio de notas. A nota um equivaleria ao conceito “péssimo”, a nota dois ao conceito “ruim”, a nota três ao conceito “regular”, a nota quatro ao conceito “bom” e a nota cinco ao conceito “ótimo”.

**Gráfico 31 - Escolha uma nota considerando a sua percepção da acessibilidade da cidade de Franca**



Fonte: Autor

Vinte e três pessoas (quarenta e seis por cento) avaliam a acessibilidade geral da cidade de Franca como péssima ou ruim. Isso é quase metade dos cadeirantes entrevistados. Mesmo aqueles que apontaram como regular (dezessete pessoas ou trinta e quatro por cento) não consideram satisfatórias as condições de mobilidade nos espaços urbanos do município.

É preciso dizer que essa avaliação está de acordo com aquilo que podemos perceber quando observamos com maior atenção as ruas, calçadas, pontos de ônibus e imóveis. São situações que dificultam sobremaneira o livre acesso das pessoas com deficiência. São casos de calçadas desniveladas, ruas estreitas ou falta de rampas. Tudo isso, somado à falta de educação dos motoristas e à quantidade cada vez maior de veículos nas ruas compõem um sistema de acessibilidade insatisfatório quando analisado sob a ótica da pessoa com deficiência.

### **3.5. Considerações acerca do questionário respondido pela empresa municipal responsável pelo gerenciamento do transporte público**

Um dos grandes objetivos desta dissertação era conseguir entender como o serviço de transporte adaptado é percebido pelos cadeirantes do município de Franca. Nos itens acima analisados, foi possível compreender como a pessoa com deficiência enxerga o serviço que lhe é prestado e o perfil desse usuário. Contudo, esse é apenas um ângulo da análise. É

necessário, também, considerar a “versão dos fatos” a partir das respostas elaboradas pela empresa municipal que coordena esse serviço. Assim, faremos na sequência, apontamentos baseados nas respostas oferecidas pela Empresa municipal para o desenvolvimento de Franca (EMDEF). Esses apontamentos serão feitos de forma textual, sem separação por questões.

O primeiro questionamento foi acerca da quantidade total de pessoas que compõe o cadastro de usuários. Obtivemos como resposta que já fizeram parte do cadastro, desde o ano de 2001, trezentas e quarenta e três pessoas. Como já vimos, anteriormente, não é todo esse contingente de pessoas que agenda o transporte atualmente. Uma pessoa pode ter solicitado o serviço apenas uma vez e, por isso, já teve seus dados cadastrados. Outros deixaram de solicitar o transporte por motivos que a empresa municipal não soube dizer. Pode-se dizer, então, que há um cadastro ativo e outro inativo, mas que não pode ser inutilizado até que se tenha certeza da não necessidade futura do serviço por parte do cadeirante.

Segundo a EMDEF, não é possível, atualmente, atender a todos aqueles que solicitam o transporte. Há cerca de duzentas e cinquenta pessoas possíveis de serem atendidas, mensalmente, pelo sistema e uma lista de espera de, aproximadamente, setenta pessoas esperando que surjam novas possibilidades de atendimento. Isso se dá, pois com a estrutura atual (oito vans) não seria possível atender mais pessoas sem que se deixe de atender aos atuais usuários.

Em relação aos critérios de seleção dos usuários que serão atendidos pelo sistema de transporte, fomos informados que têm preferência aqueles cadeirantes que constam há mais tempo no cadastro da empresa responsável gerenciamento do transporte. A lógica para isso é que aqueles que a mais tempo fazem uso do transporte e já possuem compromissos diários devem ser atendidos de forma prioritária. Não seria plausível preterir um usuário mais antigo por um novo com a mesma necessidade. A exceção a essa escala de prioridade se dá nos casos em que a justiça determina o imediato atendimento de um novo cadeirante pelo sistema. Obviamente, a força desse fator externo tem a prerrogativa de “furar a fila”.

A única medição para se saber quantos são os usuários do sistema de transporte adaptado é a quantidade de pessoas que agendam horários mensalmente. Atualmente, esse número de pessoas está em, aproximadamente, duzentas e cinquenta pessoas. Contudo, pode ocorrer de uma pessoa ter a necessidade de usar a van para um atendimento específico (uma consulta médica, por exemplo) e só voltar a agendar depois de três meses. Possivelmente, durante esse intervalo, o cadeirante fez uso dos ônibus ou, mesmo, de transporte particular.

A maior demanda para o serviço de transporte se dá para ensino. Devemos considerar que o contingente de pessoas que utiliza para a educação é mais significativo, também, pelo

fato de que as vans são utilizadas para o transporte dos alunos que frequentam a APAE. Em um convênio firmado entre a EMDEF e a promotoria para o direito da pessoa com deficiência, foi acordado que, independentemente de serem cadeirantes ou não, os alunos matriculados na associação de pais e amigos dos excepcionais de Franca poderiam utilizar as vans para o seu transporte. São cinquenta e quatro pessoas que fazem uso do sistema com a intenção de estudar.

Há atendimento de pessoas que, inicialmente, não constavam no cadastro. Os chamados “esporádicos” são aqueles que necessitam do transporte de forma eventual. Nesse caso, somente serão agendados horários para essas pessoas se não prejudicar os horários daqueles que já possuem compromissos diários (trabalho, estudo, tratamento de saúde). Isso significa dizer que a prioridade é de quem já usa diariamente as vans. Somente caso haja horários vagos é que os eventuais poderão ser transportados.

A regra é que somente cadeirantes poderão ser atendidos pelo sistema de transporte adaptado. Contudo, há algumas exceções importantes. A primeira delas é, conforme já dissemos, os alunos atendidos pela APAE. Para esses usuários é indiferente serem ou não cadeirantes. Serão atendidos para cumprimento do acordo feito junto a promotoria do direito da pessoa com deficiência. Por motivo semelhante, temos o caso dos pacientes de doenças crônicas como câncer e hemodiálise que serão beneficiados com o serviço a despeito de utilizarem ou não uma cadeira de rodas.

Atualmente, a empresa concessionária do serviço de transporte não faz uma seleção específica para a contratação de profissionais com perfil para a condução de cadeirantes. O que ocorre é que aqueles que se mostram mais aptos ao atendimento do serviço acabam por permanecer nesse trabalho. Para os outros funcionários, que não tem interesse em continuar na condução das vans, há o treinamento para migrar para a direção dos ônibus. Vale lembrar que mesmo que passem a conduzir os ônibus terão, em algum momento, que transportar cadeirantes nesses veículos.

A concessionária oferece treinamento específico para os condutores das vans e dos ônibus adaptados. Os funcionários são orientados em como lidar com o cadeirante, como cumprir os requisitos de segurança e como operar a plataforma elevatória. Além disso, o treinamento, também, orienta no sentido de uma direção mais defensiva e preocupada com o fato de estar transportando pessoas com restrições físicas. Por isso, os funcionários são treinados a conduzirem os veículos em uma velocidade menor, condição que pode evitar maiores danos em caso de freadas bruscas ou de um acidente, por exemplo.

Como já foi comentado nesse trabalho, há lista de espera para usuários do transporte adaptado. Cerca de vinte por cento dos pedidos aguardam vagas para poderem utilizar o sistema. A prioridade da gerenciadora do transporte é para os casos de pessoas que utilizam o transporte para trabalho, estudo ou tratamento de saúde. Além disso, têm preferência aqueles usuários que já são cadastrados há mais tempo. A concessionária teve a experiência de que, mesmo aumentando a quantidade de vans à disposição, o número de usuários cresce em maior quantidade, o que faz com que continue a ocorrer a lista de espera. Isso significa que, mesmo que se aumente o número de veículos em circulação, estes não serão capazes de responder ao aumento da demanda que ocorrerá simultaneamente.

Os problemas gerados pela falta de transporte são, na medida do possível, administrados pela gerenciadora do sistema. Em um primeiro momento, há a negativa do agendamento do transporte para os casos de não cadeirantes ou daqueles que não são usuários habituais. Vale lembrar que para esses usuários, há, ainda, a opção dos ônibus. Mesmo assim, ocorrem ocasiões em que determinada pessoa passa a ser atendida, mesmo não estando no cadastro de pessoas que são transportadas diariamente. Como exemplo, temos aquelas pessoas que agendam consulta médica para determinada data, porém, não tem necessidade cotidiana do transporte. Como, nesses casos, o agendamento é feito com bastante antecedência, é possível atender aquele cadeirante.

Outro exemplo é o caso da judicialização dos pedidos de agendamento. É normal acontecer a negativa de atendimento. Nessa situação, o não agendamento pode causar grande prejuízo ao cadeirante. Assim, ocorre de essa pessoa buscar a Defensoria Pública para fazer valer o seu direito constitucional de “ir e vir”. A Defensoria tem conseguido sucesso em praticamente todos os casos levados ao Judiciário. Dessa forma, a gerenciadora do sistema tem a necessidade de “encontrar um horário” para cumprir a decisão favorável obtida pelo cadeirante.

A EMDEF entende que o serviço tem, sim, a possibilidade de ser melhorado. A expectativa é que sejam disponibilizadas mais duas vans até o ano de 2018. Esses novos veículos conseguirão aumentar em vinte e cinco por cento o número de agendamentos. Outra ação a ser tomada pela gerenciadora do sistema é em relação à manutenção constante das plataformas elevatórias dos ônibus, providência essa extremamente necessária, já que é recorrente a situação de o cadeirante não conseguir embarcar pelo fato de o elevador não funcionar.

Faz parte, também, da busca por um melhor serviço o treinamento dos funcionários da concessionária do transporte. Como já dissemos, o motorista que passará a transportar os

cadeirantes passa por um treinamento. Esse treinamento se compõe de uma parte teórica e outra prática, na qual o condutor recebe instruções de como lidar com esse público específico. Noções relacionadas à forma como dirigir o veículo, como embarcar e desembarcar o cadeirante e de como se relacionar são assuntos abordados nesse curso. O período do curso, de uma semana, no entanto, é considerado curto pela gerenciadora do sistema.

Está previsto, a partir do segundo semestre de 2017, pelo menos três dias por ano de treinamento com vistas a melhorar a prestação do serviço por parte dos motoristas de ônibus e vans em relação ao público cadeirante. Tal medida visa capacitar o condutor do veículo acerca das diferenças que um cadeirante pode apresentar em relação a outro cadeirante, levando-se em conta a patologia que o acomete. Um paraplégico, por exemplo, apresenta lesão na coluna, contudo, normalmente, tem força nos membros superiores, o que lhe dá certo grau de autonomia. Um cadeirante com uma doença muscular degenerativa não tem essa independência, já que não possui força nos braços capaz de lhe dar segurança para fazer determinados movimentos. Essas particularidades devem ser de conhecimento do condutor para que ele possa transportar o cadeirante com maior comodidade.

A EMDEF entende que o serviço que está sendo prestado ao usuário, atualmente, é considerado bom. Ela considera que o número de veículos à disposição para transporte de cadeirantes é satisfatório (ônibus e vans), o número de agendamentos mensais está dentro das expectativas e o número de reclamações acerca do atendimento prestado é baixo. Contudo, avalia, também, que é possível melhorias no sistema com a disponibilização de novos veículos adaptados, uma melhoria no sistema de agendamento, com as vans cumprindo rotas setorizadas, possibilitando um aumento do número de pessoas a serem atendidas.

De toda forma, a gestora considera que o serviço prestado em Franca não “deixa a desejar” se comparado a outras cidades brasileiras de mesmo porte.

#### **4. A PARTICIPAÇÃO DAS ENTIDADES ESTATAIS E PARAESTATAIS NO CONTEXTO DA DEFESA DOS DIREITOS DOS CADEIRANTES DA CIDADE DE FRANCA E A PROPOSTA DE CRIAÇÃO DA CÂMARA DE ACESSIBILIDADE DO MUNICÍPIO DE FRANCA**

O resultado dessa dissertação está ligado às relações que foram e são construídas entre as pessoas com deficiência, em especial, os cadeirantes e as entidades ou associações que defendem os direitos desse grupo social. É importante que percebamos que essas entidades ligadas ao tema da pessoa com deficiência irão participar da construção de um contexto de melhoria das suas condições de vida. Algumas entidades têm a prerrogativa de uma defesa direta dos direitos de cidadania das pessoas com deficiência. Outras trabalham no sentido de intermediar as relações entre o Poder Público e as pessoas com deficiência. De toda forma, cada uma delas têm sua importância e podem, dentro de suas competências, atuar em defesa daqueles que, por vezes, não são “vistos” pelo Poder Público.

##### **4.1. Entidades relacionadas à causa da pessoa com deficiência em Franca**

Há órgãos e entidades que têm como missão institucional buscar uma melhoria da condição de vida das pessoas com deficiência. Na cidade de Franca, um dos mais atuantes é a Promotoria do Direito da Pessoa com Deficiência. A ação do Ministério Público no sentido de resguardar o direito destas pessoas é notória. Contudo, especialmente, no município em questão, a atividade desempenhada é digna de ser ressaltada. São diversas vertentes de atuação que buscam oferecer uma melhoria, mesmo que no longo prazo, das condições de vida das pessoas com deficiência.

A referida Promotoria tem tido uma atuação decisiva na efetivação da garantia dos direitos dessas pessoas. Na cidade desde 2008 (tratando especificamente de pessoas com deficiência), ela tem buscado, através de meios por vezes conciliatórios, por vezes de enfrentamento, implantar medidas que possam melhorar, mesmo que de forma gradativa, a vida das pessoas com deficiência. Uma das frentes na qual a Promotoria direcionou esforços foi a de resguardar o percentual legal de reservas de vagas para as pessoas com deficiência nos concursos municipais.

Há duas legislações federais que tratam do assunto. A lei 8.112/90 prevê em seu artigo 5º, § 2º:



Às pessoas portadoras de deficiência é assegurado o direito de se inscrever em concurso público para provimento de cargo cujas atribuições sejam compatíveis com a deficiência de que são portadoras; para tais pessoas serão reservadas até 20% (vinte por cento) das vagas oferecidas no concurso.

Devemos observar que a lei indica que as entidades ou órgãos públicos, em seus concursos públicos ou processos seletivos, devem reservar um percentual de **até** vinte por cento das vagas para as pessoas com deficiência. A lei apresenta o limite máximo de vagas a serem reservadas para as pessoas em questão.

Por outro lado, temos o Decreto 3.298/99 que diz que:

Art. 37. Fica assegurado à pessoa portadora de deficiência o direito de se inscrever em concurso público, em igualdade de condições com os demais candidatos, para provimento de cargo cujas atribuições sejam compatíveis com a deficiência de que é portador.

§ 1º O candidato portador de deficiência, em razão da necessária igualdade de condições, concorrerá a todas as vagas, sendo reservado no mínimo o percentual de cinco por cento em face da classificação obtida.

§ 2º Caso a aplicação do percentual de que trata o parágrafo anterior resulte em número fracionado, este deverá ser elevado até o primeiro número inteiro subsequente.

Esse dispositivo legal, ao contrário do primeiro, indica qual deverá ser o limite mínimo para a contratação de pessoas com deficiência. Nesse caso, nenhuma entidade ou órgão público poderá oferecer menos do que cinco por cento das vagas totais do certame. Caso o edital preveja uma quantidade de vagas que faça o número de pessoas com deficiência ser menor que um ou algum número não inteiro, esse número será “arredondado” para cima. Digamos que, por exemplo, um concurso preveja uma quantidade de oito vagas e indique que seriam destinados dez por cento das vagas para pessoas com deficiência. Assim, haveria, para as pessoas com deficiência um total de 0,8 vaga, o que resultaria, obviamente, em uma vaga para as pessoas com algum tipo de deficiência.

Há, então, dois limites: o máximo de vinte por cento e o mínimo de cinco por cento das vagas.

A prefeitura de Franca, de forma equivocada, convocava a primeira pessoa com deficiência para a vaga, depois de convocar outras dezenove que não tinham deficiência (para cumprir os cinco por cento de vagas). Como a maioria dos concursos previa apenas cadastro reserva, acabava-se não convocando nenhuma pessoa com deficiência. Essa foi uma prática recorrente daquele órgão. Em diversos concursos houve reclamações, inclusive através do jornal local, de que a prefeitura estava desrespeitando o que previam os dispositivos legais acerca do tema. Aliás, aqui vale uma ressalva: é costumeiro que prefeituras municipais

publiquem editais de concurso público, mas sem a previsão de número definido de vagas, gerando apenas o chamado “cadastro reserva”. Desde 2014, o Superior Tribunal de Justiça entende serem ilegais os concursos que tenham essa condição.

Percebendo a constância do modo de agir da Prefeitura, em relação aos certames, a Promotoria notificou o órgão para que explicasse a forma como o Decreto 3.298/99 era compreendido pelo seu departamento jurídico. Em resposta, a Prefeitura indicou entender que a legislação apresentava uma interpretação de que os cinco por cento poderiam ser cumpridos a cada grupo de vinte candidatos convocados. Não houve acordo nesse sentido. A prefeitura entendia de uma forma (mais favorável a ela) e a Promotoria via a situação sob outro prisma. Foi necessária a judicialização desse assunto.

Através da Ação Civil Pública 1.652/2011, a Promotoria conseguiu vitória judicial na qual a Prefeitura passaria a ser obrigada a convocar de forma distinta os candidatos dos seus concursos: agora, convocar-se-ia um não deficiente e, posteriormente, uma pessoa com deficiência. Desta forma, as pessoas nessas condições passariam a ser, realmente, chamadas para os respectivos cargos, cumprindo-se de forma correta aquilo que dispõe a legislação.

Esse fato alterou a forma com a qual o órgão passou a convocar seus candidatos a cargos públicos. Desde 2013, a Prefeitura começou a fazer suas convocações de acordo com o modo indicado pela Promotoria. Nesse caso, a mudança se deu por meio de enfrentamento e judicialização do tema.

Vale aqui uma ressalva. Sem a participação do Ministério Público na defesa dos direitos difusos das pessoas com deficiência, possivelmente, a situação se manteria por um bom tempo. Por vontade própria o executivo municipal não agiu e, provavelmente, se manteria na mesma condição caso não fosse confrontado.

Outra ação da Promotoria, que guarda total relação com o escopo deste trabalho, foi a audiência realizada no bojo dos inquéritos civis 7.693/2014 e 1.347/2016. Nela, foram reunidos os órgãos relacionados à questão do transporte público das pessoas com deficiência de Franca. Foram convocados para o encontro com o promotor público o Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência, a Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca (EMDEF), a Associação dos deficientes físicos de Franca e a Empresa São José, no qual se discutiu o aumento da demanda dos serviços de transporte adaptados para pessoas com deficiência. Naquele momento, maio de 2015, a empresa São José se comprometeu a disponibilizar ao menos dois ônibus para testar um aplicativo desenvolvido pelos alunos da Faculdade de Tecnologia de São Paulo (FATEC), campus Franca, que facilitaria a comunicação entre os usuários do serviço de transporte, motoristas e empresa de transporte.

Com esse aplicativo, seria possível para os envolvidos terem ciência da localização do usuário e, na medida do possível, “desviar a rota” para poder fazer seu embarque. O aplicativo apontaria em qual local estava o cadeirante esperando para ser embarcado. Contudo, como se tratou de uma reunião de caráter conciliatório e integrativo, as decisões, ainda, não foram postas em prática, o que demonstra a necessidade de ações mais contundentes.

Fatos como os acima citados não são incomuns. A Promotoria percebe, através de iniciativa própria ou por meio de denúncia, os principais problemas referentes às questões da pessoa com deficiência. Em todos os casos, a primeira medida é contatar os envolvidos. Foi o que ocorreu no exemplo acima. Convoca-se para participar de audiência no Ministério Público e se concede espaço para que o assunto seja discutido. Cada participante expõe seu posicionamento acerca do assunto. No caso acima exposto, o que tratava da questão de falta de veículos adaptados (a reclamação inicialmente se relacionava às vans), tanto a EMDEF quanto a Empresa São José indicaram que não seria possível disponibilizar mais veículos para o transporte. A chegada de novas vans estaria prevista, contudo, isso não ocorreria rapidamente. A concessionária, também, alegou que já havia ônibus suficientes para cobrir todas as rotas.

A Promotoria já havia sido informada, pela própria EMDEF, do projeto da FATEC – Franca acerca de desenvolvimento desse aplicativo que seria utilizado para “encontrar” o cadeirante que estivesse esperando o ônibus no ponto de embarque. Assim, o veículo que se encontrasse mais perto, deveria alterar seu percurso para “pegar” esse passageiro.

O aplicativo, apesar de ser uma ideia inovadora, ainda, não foi posto em prática. É possível que isso não tenha ocorrido pela dificuldade de se operacionalizar um sistema como esse. Pensemos, por exemplo, em um ônibus que esteja atrasado em determinado horário. Se o aplicativo indicar que aquele veículo deve encontrar o cadeirante para embarcá-lo, o horário de todos os outros passageiros poderá ser prejudicado, já que é notório que, quando há um cadeirante para ser embarcado em um ônibus, o tempo médio da “viagem” aumenta.

Outro problema que pode vir a ocorrer é de os motoristas ignorarem o chamado do aplicativo. Isso pode ocorrer mesmo pela necessidade de se cumprir os rígidos horários das corridas. Deverá haver uma conscientização por parte dos funcionários da concessionária no sentido de se respeitar os pedidos de embarque. Além disso, a própria concessionária deverá ter estatísticas de quantos passageiros nessas condições embarcaram em seus veículos.

Nesse momento, fevereiro de 2017, ainda, não havia sido colocado em prática o uso desse aplicativo por parte da Empresa São José. Questionamos a Promotoria acerca desse atraso e o promotor nos informou que até junho de 2017 voltaria a se reunir com o mesmo

grupo da primeira audiência e cobraria medidas mais efetivas, sob pena de levar ao judiciário essa demanda não suprida.

Outro exemplo de esforços da Promotoria para a busca de igualdade das pessoas com deficiência foi a instauração do inquérito civil 3.150/2015 que pleiteava judicialmente que as empresas de táxis (cooperativas) e as locadoras de veículos fossem obrigadas a disponibilizar um veículo, a cada vinte, com as adaptações necessárias para o transporte de pessoas com deficiência. Com relação às empresas que prestam serviço de táxi, a adequação de veículos para esses usuários é essencial. Isto por que os ônibus e as vans adaptadas não “rodam” de madrugada, impossibilitando, por exemplo, a marcação para um compromisso nesse horário. Para essa ação, a Promotoria conta com a parceria da Prefeitura Municipal que não irá renovar os alvarás de funcionamento destas empresas (cooperativa de táxis e locadoras de veículos) enquanto estas não se adequarem aos ditames legais.

As legislações nacionais a que nos referimos ao longo desse trabalho já preveem a obrigatoriedade de haver, nessas empresas, veículos adaptados para o transporte de cadeirantes. Contudo, a fiscalização acaba recaindo sobre o Poder Judiciário local (no caso, a promotoria), que deve fazer valer aquilo que está na lei.

Não há, na cidade de Franca, veículos adaptados para o transporte de cadeirantes em locadoras de veículos e cooperativas de táxis. Nesse momento, fevereiro de 2017, essas empresas, ainda, não cumprem a legislação. Contudo, o prazo final para a disponibilização de veículos adaptados se exauriu em dezembro de 2016, estando essas empresas já sujeitas às penalizações que, porventura, possam ser impostas pelo judiciário.

É possível perceber a efetiva participação do Ministério Público Estadual, especificamente por intermédio da Promotoria de Franca, que vem agindo de forma contundente no sentido de defender os interesses das pessoas com deficiência, que, em muitos momentos, parecem não se fazer ouvir pelo poder público.

Em nossa conversa com o promotor público, foi nos relatado uma situação interessante: o promotor havia sido convidado para uma festa de formatura em uma casa noturna da cidade. Na festa, acabou percebendo que a mesma não possuía nenhuma condição de receber uma pessoa com deficiência, em especial, um cadeirante. No dia seguinte, a casa foi notificada e, como não conseguiu cumprir a obrigação de adaptação do local, no tempo hábil, acabou sendo fechada.

Assim, percebemos que as ações da Promotoria do Direito da Pessoa com Deficiência podem ocorrer de duas formas: “*ex officio*” ou por provocação. Ela agirá de ofício quando perceber a necessidade de atuação frente a violações de direitos difusos das pessoas com

deficiência. Foi o que ocorreu com nosso exemplo da participação em relação aos concursos públicos Agirá, no entanto, por provocação, quando for chamada a intervir em situações que terceiros constataram possíveis descumprimentos de direitos dessas pessoas.

Há uma segunda entidade que lida diretamente com a causa da pessoa com deficiência na cidade de Franca. Trata-se da Associação dos Deficientes Físicos de Franca (ADEFI). É uma entidade sem fins lucrativos, criada na década de 90, e que visa à inclusão dos deficientes físicos por meio de ações de conscientização junto à sociedade e ao Poder Público. Seu trabalho é direcionado no sentido de integrar, ao meio social, o cidadão com deficiência física, mostrando que este é detentor de direitos comuns a qualquer outra pessoa. Está imbuída na busca por melhores condições de saúde e educação para aquele segmento social.

Tem uma série de limitações orçamentárias, considerando que recebe recursos da Secretaria de Assistência da Prefeitura de Franca (atrasados e escassos), que faz com que seu poder de atuação seja restrito. Tem atuado, também, como intermediadora para a contratação das pessoas com deficiência pelas empresas francanas. Contudo, não faz disso uma fonte de receita. Sua busca tem sido no sentido de possibilitar uma condição de vida mais digna para os deficientes físicos que se encontram em condição de vulnerabilidade, agindo no sentido de arrecadação de alimentos, identificação e encaminhamento dos casos que podem fazer jus ao benefício assistencial de um salário mínimo para a família que tem entre seus componentes uma pessoa com deficiência, além de outras ações de caráter assistencial.

A associação tem tido, também, uma atuação junto ao Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência no sentido de apresentar temas relacionados à deficiência física para que possam servir de escopo de trabalho para o Conselho. Um dos exemplos foi o pedido de análise da situação das vagas reservadas para cadeirantes nos estacionamentos do centro da cidade. Essas vagas eram utilizadas por pessoas que não tinham dificuldades de locomoção e não havia nenhum órgão que fiscalizasse o seu uso indevido. Após reunião entre a ADEFI e o Conselho, este passou a atuar, em conjunto com a Promotoria, no sentido de acompanhar a utilização dessas vagas.

Para que possamos perceber a importância das ações em conjunto desses órgãos, temos, como exemplo, o caso dos usuários que foram multados pela utilização indevida das vagas de cadeirantes. Aqueles que viessem a ser multados pela entidade que controla o estacionamento, além do desembolso financeiro, também, deveriam participar de um curso de aprimoramento com o promotor público para que este pudesse abordar os direitos das pessoas com deficiência, visando que esses direitos fossem respeitados.

A ADEFI foi a entidade responsável pelo início do cadastro de usuários de vans na cidade de Franca. A partir da lista de registro da entidade, a EMDEF pôde iniciar o processo de contato com os cadeirantes que poderiam necessitar do serviço. Conforme já dissemos no capítulo dois, essa entidade foi a primeira responsável por determinar quem seriam os “beneficiados” com o uso do transporte adaptado de vans.

Atualmente, a ADEFI tem uma estrutura pequena, contando com dois funcionários remunerados. Como as demandas são muitas, as condições de atuação limitadas e o poder de ação baixo, a associação tem que contar com feiras, bazares e outras ações beneficentes para “completar o orçamento”.

O terceiro órgão é o Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência de Franca. Implantado no sentido de cumprir as exigências legais e na esteira da criação do CONADE (Conselho Nacional do Direito da Pessoa com Deficiência) e do Conselho Estadual para Assuntos da Pessoa com Deficiência de São Paulo, esse órgão foi criado no município (assim como em diversas outras cidades brasileiras) para servir de interlocutor entre as pessoas com deficiência e as administrações públicas (Prefeitura e Estado), identificando as reais necessidades dessa população e auxiliando na efetivação de ações garantidoras de direitos, inclusive com auxílio jurisdicional e assistencial, entre outros, quando for o caso.

O Poder Público, nem sempre, consegue agir de forma isonômica e justa quando tem que lidar com os direitos de minorias já que suas ações são, em geral, pensadas em sentido difuso, o que explica certa inaptidão para tratar aquilo que é mais restrito, como é o caso desse tipo de abordagem. Assim, a luta das pessoas com deficiência é uma busca de confirmar os seus direitos de forma constante. Conforme Chatt (2010, p.39):

A luta das pessoas portadoras de deficiência, como é comum acontecer nas lutas das minorias, demanda sempre grandes esforços para a obtenção do que lhes é de direito. Tal constatação, porém, longe de desestimular esses lutadores, como que os impelem a abrir novas frentes de batalha, certos de que um dia, atingirão seus objetivos.

Baseado no sentido de se pensar questão com esse micro enfoque, se fez necessária a criação de espaços que pudessem, de uma forma mais direcionada, ser centros de defesa dos direitos de pessoas com deficiência. Inicialmente, em nível federal e estadual, foram criadas as chamadas Secretarias Especiais do Direito da Pessoa com Deficiência. Esses órgãos têm a função de desenvolver políticas públicas voltadas aos interesses dessas pessoas.

Todavia, apenas as secretarias, por mais bem planejadas, não conseguiram trazer à realidade ações efetivas que pudessem melhorar, de forma cabal, a vida daqueles que necessitam da tutela do Estado.

Essas secretarias (em nível federal, tinham *status* de ministério) ainda guardam certo distanciamento da realidade da pessoa com deficiência. São órgãos que têm a função de pensar as ações em nível macro, o que nem sempre reflete na vida do cidadão comum. Seria necessária, então, a criação de órgãos mais direcionados que pudessem “dialogar” melhor com esse segmento da sociedade. Assim, em 1999, surgiu o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (Conade). Posteriormente, como vimos, surgiram o órgão estadual e o Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência em Franca, assim como em outras localidades do país.

São centros de normatização, fiscalização e execução de políticas públicas voltados aos mais diversos direitos das pessoas com deficiência, em especial, daqueles que, por falta de condições financeiras, necessitam da intervenção estatal para que lhes sejam oferecidas as condições mínimas de acesso a serviços públicos.

O Conselho faz um elo entre a vontade da Administração Pública, sempre limitada pelo orçamento e as efetivas demandas das pessoas com deficiência. A ideia é bem simples. O Poder Público não dispõem de recursos ilimitados. Dada a escassez do orçamento, é necessário escolher aquilo que é mais prioritário. Aí se insere a necessidade de ação do conselho. Ele consegue, a partir de acordos feitos em conjunto, definir em que setor serão gastos os recursos.

Da mesma forma que nos âmbitos federais e estaduais, compõem o Conselho os secretários de diversas secretarias municipais, entre elas: finanças, educação, saúde, transporte, urbanismo, assistência social, entre outras, além de membros da sociedade civil (associação de deficientes físicos de Franca, por exemplo). Deve-se dizer que esse conselho não se presta apenas a ser um braço da Administração. Ele deve ser um órgão em que as posições dos dois lados – Poder Público e pessoas com deficiência – busquem um denominador comum para as suas ações. A operacionalização da atividade do Conselho tem se dado em conjunto com a Promotoria do Direito da Pessoa com Deficiência da cidade de Franca. Esse apoio do judiciário tem possibilitado uma maior abrangência de trabalho, já que o poder de cobrança desse órgão consegue alguns resultados que o Conselho, de forma isolada, não alcançaria.

As ações do Conselho na cidade de Franca se dão de diversas formas. Vamos elencar as principais e as formas como elas se efetivam:

- **Transporte Público:** Como já exposto anteriormente, a questão do transporte público é central e tem a prerrogativa de fazer valer outros direitos. Não há que se falar em saúde e educação se o cidadão não chegar até eles. No caso do transporte, vem sendo feito um importante trabalho no sentido de se fiscalizar a concessionária do transporte público da cidade. Há apenas uma empresa explorando o serviço. No contrato de concessão há cláusula que obriga a empresa a garantir transporte gratuito às pessoas com deficiência. Há o oferecimento de ônibus com adaptação (pelo menos um por linha) e vans para o transporte dessas pessoas. Segundo o conselho, o serviço, ainda, não vem sendo oferecido a contento.
- **Acompanhamento e orientação junto ao meio empresarial com relação à lei de cotas:** A lei ordinária 8.213/91 prevê a reserva de vagas para pessoas com deficiência para empresas com mais de cem funcionários. O Conselho tem agido, em conjunto com a Promotoria do Direito da Pessoa com Deficiência, no sentido de conscientizar o empresariado local para a efetivação desse direito como forma de inclusão social dessas pessoas. Outro ponto que é analisado é que tipo de vagas está sendo oferecidas. Há a preocupação de só serem oferecidas vagas de natureza operacional, desconsiderando a capacidade intelectual do deficiente.
- **Intermediação junto à Promotoria Pública para se garantir tratamentos de saúde ou equipamentos hospitalares:** Nesse sentido, a ação do Conselho é bastante limitada. Trata-se dos casos em que o órgão é chamado a intervir no sentido de garantir o acesso à população com deficiência a medicamentos e equipamentos hospitalares. Boa parte dos pedidos se refere à cadeira de rodas e remédios para doenças crônicas e progressivas. A limitação do trabalho do Conselho vem esbarrando na questão da reserva do possível (os gestores alegam que não possuem recursos para cumprir todas as necessidades e, fazem apenas o que é possível). Muitos desses casos fogem da alçada do Conselho e acabam sendo levados à justiça.
- **Acompanhamento da questão educacional das crianças com deficiência visual:** O Conselho, também, atua na questão do ensino das crianças com deficiência visual. O ensino é oferecido em poucas escolas no município e há a necessidade de um acompanhamento mais próximo para que seja verificado o



oferecimento do serviço e se as crianças estão, efetivamente, frequentando tais estabelecimentos.

- **Acessibilidade de prédios públicos e privados:** O Conselho e a Promotoria têm se preocupado com o acesso da pessoa com deficiência aos prédios públicos e privados. Em abril de 2015 houve uma reunião com o CREA (Conselho Regional de Engenharia) e o Conselho de Arquitetura no sentido de se fazer um levantamento das condições de acessibilidade dos estabelecimentos comerciais da cidade e, também, dos prédios públicos.
- **Conscientização da questão de preferência nos estacionamentos das pessoas com deficiência:** A atitude comum, de se estacionar em locais próprios para pessoas com deficiência, de pessoas sem dificuldades de locomoção vem sendo combatida pelo Conselho em conjunto com a Promotoria e a ADEFI.

É possível perceber que o Conselho desempenha um importante papel no sentido de filtrar as demandas mais urgentes do seu público e intermediar a sua solução junto às Administrações Públicas.

Considerando as prerrogativas do Conselho e as suas possibilidades de atuação, chegamos ao resultado que pretendemos obter com essa dissertação. Trata-se da proposta da criação, junto ao Conselho da pessoa com deficiência de Franca, de uma Câmara de Acessibilidade, proposta essa que será abordada no próximo tópico.

#### **4.2. Câmara de Acessibilidade junto ao Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência de Franca**

Percebemos, ao elaborar esse trabalho, que um dos grandes problemas enfrentados pelos cadeirantes de Franca (e a realidade é a mesma na maioria das cidades brasileiras) está relacionado às questões de acessibilidade. As dificuldades ou impossibilidades de locomoção impedem ou diminuem a capacidade de exercício dos diversos direitos de cidadania desse grupo social. Desta forma, há a necessidade de que sejam elaboradas ações públicas no sentido de transformar a acessibilidade urbana em uma prioridade de gestão. Obviamente, quando dizemos prioridade, já consideramos que exista uma escala de prioridades. Nos orçamentos municipais, há a justa preferência pelos assuntos da área de saúde, educação, entre outros. Contudo, a acessibilidade urbana deve, sim, ganhar maior importância, pois é de

interesse de uma importante parcela da população municipal (pessoas com deficiência, idosos, gestantes, etc.).

Nesse sentido, propomos dentro do município de Franca, a criação da Câmara de Acessibilidade junto ao Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência. Uma proposta similar já foi feita para a cidade de Uberlândia- MG, no trabalho de Rabelo (2008, p. 71):

Em relação ao poder público, especificamente à prefeitura municipal, é necessário que sejam tomadas algumas providências preliminares, como a criação de um órgão em seu organograma administrativo que tenha como missão a integração das diversas ações isoladas de inserção das pessoas com deficiência à vida urbana em todas as suas necessidades: educação, cultura, lazer, esportes, dentre outros. Esse órgão pode ser, por exemplo, uma Comissão Municipal de Acessibilidade – CMA, coordenada pela secretaria responsável pelo planejamento urbano ou com ligação direta ao gabinete do prefeito que, através de um corpo multidisciplinar, tenha condições de participar diretamente no planejamento das intervenções das diversas secretarias.

A CMA, que deve ser permanente e deliberativa, assume a responsabilidade de detectar a diversidade de barreiras existentes, sobretudo na questão do transporte coletivo, elencar e analisar as possíveis soluções e assessorar a elaboração dos projetos tecnicamente viáveis e com menores custos possíveis, além de fazer o acompanhamento das obras até sua conclusão a fim de se evitarem falhas na execução. Por falar em custos, haja vista a grande gama de intervenções necessárias para a remoção das barreiras existentes, quer seja em obras para adequação ou adaptação dos espaços urbanos ou na aquisição de equipamentos adequados, é preciso que a administração pública insira, no seu orçamento anual, verbas específicas para atender às demandas de acessibilidade. Essa verba deve ser definida e gerida pela CMA.

No caso de Uberlândia, o que se propôs foi a criação de uma comissão que deveria funcionar como uma secretaria. Dela, participariam secretários de diversas pastas buscando implantar ações relacionadas à acessibilidade. Essa comissão teria, ainda, um orçamento próprio para custear suas atividades. Esse modelo não é, no entanto, aquele que propomos para a cidade de Franca. O grande problema seria a questão do custo de operação, um item essencial nesse momento de crise pela qual o país passa.

Já vimos que há um órgão responsável por intermediar os interesses das pessoas com deficiência e da administração pública municipal: o Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência. Esse órgão é responsável por várias atividades relacionadas a esse grupo social. A acessibilidade, todavia, é tratada, atualmente, como um assunto secundário e de forma indireta. Quando se discute, por exemplo, a falta de transporte, está sendo abordada a questão da acessibilidade. Quando, da mesma forma, se discute a questão das adequações das calçadas e a implantação de rampas, está, novamente, sendo abordado o tema acessibilidade. Porém, não de forma direta, contundente e ampla.

A proposta caminha exatamente nesse sentido. A intenção é que seja criada uma Câmara (funcionando como uma subdivisão) dentro do Conselho e que ela possa funcionar como um polo integrativo, que consolide os variados setores que lidam com a questão da acessibilidade das pessoas com deficiência.

Como estará vinculada ao Conselho Municipal, poderá utilizar a estrutura deste, não havendo necessidade de repasse orçamentário para esse fim. Além disso, um número pequeno de servidores públicos seria suficiente para, pelo menos em um primeiro momento, cumprir a agenda da Câmara. Assim, não há motivos relacionados a custos que possam impedir que esse “órgão” seja criado.

Assim como na proposta da cidade de Uberlândia, é necessário que esse órgão (ou setor) seja implantado com caráter permanente. Isso possibilita que as pautas acordadas nas reuniões tenham a necessária tramitação no decorrer dos dias. Não é interessante que soluções que se mostrem urgentes fiquem à mercê de agendamento de futuros encontros entre aqueles que têm poder para decidir sobre o assunto.

Outra característica que reputamos necessária aos fins pretendidos é o caráter deliberativo. Isso significa que a Câmara possuiria poder de decidir acerca dos temas abordados em suas reuniões. Essa autonomia é necessária, já que ela seria responsável por elaborar ações públicas que visariam à melhoria das condições de locomoção e acesso das pessoas com deficiência. Essa competência, quando não vinculada a um órgão especializado como o aqui proposto, acaba por “se perder” em meio às pautas das secretarias municipais. Como não seria um tema de interesse de nenhuma pasta ou órgão específico, a acessibilidade ficaria relegada a um segundo plano, não sendo, obviamente, valorizada na medida de sua importância.

Outro ponto importante é que devem compor a “Câmara de Acessibilidade” representantes de variados setores da administração municipal. As secretarias de planejamento, educação, saúde, trânsito, obras e finanças devem participar das discussões, observando as necessidades mais urgentes e os recursos que deverão ser deslocados a fim de suprir as demandas referentes ao tema. É importante que se perceba que a participação de servidores vinculados a diversas secretarias possibilita ganho de tempo já que os assuntos não ficarão “passeando” pelos órgãos até serem postos em prática. Isso gera, também, menor retrabalho e redução de custos.

Haverá, também, participação de membros da sociedade civil. Representantes das associações de deficientes físicos, visuais e da APAE seriam convidados a comporem a

Câmara. Além destes, propõem-se que a Promotoria do Direito da Pessoa com Deficiência participe dos debates e tenha voz junto às discussões acerca dos temas abordados.

As funções a serem desempenhadas pela Câmara de Acessibilidade estariam relacionadas às questões de locomoção e acesso a prédios, ao transporte público, à acessibilidade das vias, entre outros aspectos. Contudo, temas que guardam relação com os dois acima citados, também, deveriam fazer parte do escopo de trabalho desse órgão. Entre esses assuntos, poderíamos ter: fiscalização das calçadas de responsabilidade de particulares, verificação das condições de embarque e desembarque de passageiros de ônibus, as vagas reservadas a pessoas com deficiência nos estacionamentos do centro da cidade, também, poderiam ser analisadas pela Câmara.

A ideia é que a Câmara possua uma coordenadoria capaz de pleitear, junto à Administração Pública, as demandas que se mostrarem necessárias. Não seria lógico que, mesmo com a participação de atores de várias secretarias, as decisões acordadas dentro desse órgão, ainda, tivessem que ser referendadas por uma secretaria para, somente depois disso, serem levadas aos gestores capazes de efetivar aquilo que fora acertado.

Para que possamos efetivar essa proposta de criação, enviaremos ao Conselho um projeto que apresente, em linhas gerais, as ideias aqui tratadas. Nossa intenção é nos reunirmos com a coordenadoria do órgão para que possamos apresentar como seria estabelecida a Câmara, quais suas funções e principais objetivos.

Quando visitamos o Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência, em agosto de 2016, fizemos referência à possibilidade de apresentar o projeto de criação da Câmara. Naquele momento, os coordenadores do órgão se mostraram receptivos com a ideia. Como o esboço do projeto estaria vinculado ao término dessa dissertação, foi-nos solicitado que, após a defesa, fosse entregue àquela coordenadoria uma cópia da mesma para que pudesse ser analisado todo o contexto da proposta de criação da Câmara.

Assim, pensamos que há ambiente favorável à criação do pretendido órgão. Primeiro, por não necessitar de grande volume de recursos. Segundo, por não necessitar de quadro de funcionários específico, em seu primeiro estágio de trabalho. Isso, porque a Câmara deverá ter um primeiro momento de análise do ambiente e planejamento de ações. Isso poderá ser feito por um grupo de trabalho, que poderá ser ou não vinculado ao Conselho. Vale lembrar que o Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência funciona, atualmente, com servidores municipais cedidos pela Prefeitura.

Por fim, entendemos ser de extrema importância a criação da Câmara de Acessibilidade no município de Franca. Como vimos, vários assuntos que serão tratados por

esse órgão já fazem parte do escopo de atuação de algumas entidades. Contudo, há uma natural sobreposição de ações devido ao fato de elas não serem coordenadas visando uma finalidade comum. Já existem esforços sendo feitos no sentido de melhorar as condições de locomoção e meios de transportes dos cadeirantes. Só que esses esforços, quando não planejados ou sincronizados, podem levar a resultados diferentes, não, necessariamente, criando benefícios para aqueles que precisam. A ideia da criação do órgão está em fazer com que os esforços sejam feitos visando um só caminho, uma só direção. Nesse caso, entendemos serem maiores as chances de se alcançar melhores resultados.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao abordar as questões relacionadas aos direitos das pessoas com deficiência, devemos nos atentar para que nossa análise não seja direcionada para o tema do assistencialismo ou da caridade. Pensar esses direitos a partir desse prisma levará o agente, que analisa o assunto, a um resultado equivocado. Obviamente, que a questão assistencial permeia a histórica luta das pessoas com deficiência na busca de seus direitos de cidadania. Contudo, apesar de sua importância, o assistencialismo é apenas um dos enfoques desse amplo e complexo segmento social.

Os direitos das pessoas com deficiência vêm ganhando cada vez mais forma e, atualmente, pode-se perceber a existência de uma razoável quantidade de normas que regulam as diversas garantias constitucionais dessas pessoas. A Lei Brasileira de Inclusão é uma delas. Trouxe alguns conceitos inovadores, que alteraram o Código Civil e o Penal. No campo civil, diferentemente do que o que era previsto anteriormente, há agora a presunção da vontade da pessoa com deficiência, sendo esse considerado capaz, sendo a sua incapacidade considerada relativa. Assim, uma pessoa com deficiência é plena de seus direitos. Só não o será e, portanto, entendida como relativamente incapaz, nos casos de necessidade de representante ou assistente. Apresentou, também, novidades no campo criminal, já que, agora, um ato discriminatório, em relação a esse grupo social, pode resultar em pena de reclusão àquele que cometeu a ação. Definitivamente, é um avanço.

Esse trabalho procurou observar a movimentação dessas garantias e como elas foram se incorporando ao cotidiano das pessoas com deficiência. Como vimos, não foi um processo simples. Contudo, é possível ver que as mudanças ocorreram de forma positiva. Os principais direitos são disponibilizados às pessoas com deficiência, ainda que com ressalvas. Isso já significa um avanço significativo, pois, conforme já observamos, esse segmento social ficava à margem de boa parte das conquistas sociais da população como um todo, até nos últimos vinte e cinco anos, pelo menos.

Duas dessas importantes garantias às quais fazem jus as pessoas com deficiência são o transporte e a acessibilidade. Esses dois direitos são complementares e, quando disponibilizados de forma satisfatória, podem possibilitar o “ir e vir” de forma independente, um dos maiores desejos daqueles que possuem dificuldades de locomoção.

Quando abordamos o transporte e a acessibilidade nesse trabalho, procuramos abordá-los sob a perspectiva de como eles ocorrem, na prática, para os cadeirantes da cidade de Franca, interior do Estado de São Paulo. Percebemos que, mesmo com grandes melhorias

havidas nos últimos quinze anos no município, esse grupo social ainda se ressentir de um maior cuidado do Poder Público. Não somente no que tange à oferta de mais veículos adaptados, mas, principalmente, no que se refere à cultura de respeito aos direitos desses cidadãos. Uma cidade que respeita os direitos das pessoas com deficiência, em geral, e dos cadeirantes, em especial, é aquela que se preocupa com oferecer prédios acessíveis, sejam eles públicos ou privados. O respeito continua quando as calçadas são construídas, observando-se que, por ela, pode ser necessário passar uma pessoa usuária de cadeira de rodas. Essa cultura de respeito deve estar inserida no dia a dia tanto da administração pública, quanto da sociedade civil. O que precisa mudar é a mentalidade. Isso, obviamente, leva tempo. Contudo, isso parece estar sendo feito.

Como propostas de alteração desse “*status quo*”, além da necessidade dessa mudança mental de comportamento, temos a criação de uma Câmara de Acessibilidade, órgão que pertenceria a estrutura do Conselho Municipal do Direito da Pessoa com Deficiência, para gerenciar os assuntos relacionados à locomoção, transporte, acessibilidade e mobilidade urbana das pessoas com deficiência. Sua criação pode possibilitar melhorias reais nas condições de vida desse grupo social.

A Câmara teria a condição de intermediar, junto às diversas secretarias municipais, as demandas mais urgentes relacionadas à questão da acessibilidade. Obviamente, que a criação desse órgão não beneficiará apenas aos cadeirantes francanos. Toda a população da cidade poderá perceber os reflexos positivos das ações desse órgão. A questão da acessibilidade deve ser pensada com a intenção de oferecer condições satisfatórias de locomoção para todas as pessoas com restrição de movimento: idosos, gestantes e pessoas obesas. Além disso, a melhora na acessibilidade dará maior fluidez nas condições de locomoção de todos, mesmo para aqueles que não possuem restrição de movimentos. Portanto, é uma ação específica que conseguirá alcançar toda a população da cidade.

Algumas cidades já possuem órgãos específicos cuidando da acessibilidade e isso tem gerado bons resultados. O fato de haver essa setorização das demandas possibilita uma maior especificidade de ações e maior cuidado na tomada de decisões. Quando a acessibilidade é tratada dentro de uma secretaria (a de obras, por exemplo), as questões a ela relacionadas podem ficar relegadas a um papel secundário, já que não teriam a prioridade necessária. Além disso, estando dentro da estrutura de uma secretaria, a acessibilidade “disputaria” destaque com vários outros assuntos, também, importantes.

Contudo, a acessibilidade não é um assunto de apenas uma pasta municipal. Vai muito além disso. Em uma cidade de porte médio, por exemplo, poderia estar relacionada às

seguintes secretarias: obras, trânsito, transportes, finanças, administração, entre outras. Isso de uma forma direta, já que indiretamente é assunto relevante para as pastas de educação, saúde e assistência social.

Assim, tratar a questão da acessibilidade de forma prioritária, dando a ela a sua real importância pode ser decisivo para que as cidades brasileiras, e, no nosso caso a cidade de Franca, possam ser realmente inclusivas, não discriminatórias e com respeito ao direito constitucional de ir e vir. A locomoção de cada um é, obviamente, um problema ao mesmo tempo de caráter particular no que se refere ao seu poder de escolha e, também, de natureza pública, uma vez que ao tomar a decisão de se deslocar, o cidadão deveria encontrar condições satisfatórias para pô-la em prática. Por isso, é um assunto de importância vital para as cidades brasileiras.

Pretendemos, também, que esse trabalho sirva como objeto de pesquisas relacionadas ao tema, que avancem no sentido de entender, de uma forma cada vez mais aprofundada, como pequenas ações estatais têm a condição de melhorar, significativamente, as condições de vida dessa população que, em boa parte, se encontra em situação de vulnerabilidade social.

Nesse sentido, até mesmo para que a pesquisa possa ter uma necessária continuidade, apresentamos a ideia de levarmos ao Laboratório de Análises Políticas – LAP – do Programa de Mestrado em Planejamento e Análise de Políticas Públicas da Unesp – Franca um projeto conjunto que, após as necessárias fases de pesquisa, desenvolvimento e implantação, possa resultar na elaboração de um coeficiente (índice) social que mensure e avalie o nível de inclusão de pessoas com deficiência que determinado local possui. Esse índice seria resultante da junção de quatro “notas”: nível de inclusão em relação à educação, à saúde, a trabalho e transporte. As notas seriam ponderadas a partir da importância que cada item tem no total geral do coeficiente.

Esse índice, inicialmente desenvolvido em nível local, seria um valor resultante do emprego das quatro variáveis acima indicadas, cada uma com o seu respectivo peso ponderado. O transporte, por exemplo, até mesmo por ser um meio para o alcance dos demais, poderia ter um peso maior no cálculo, já que, sem sua existência em condições satisfatórias, a educação, a saúde e o trabalho não podem ser exercidos. Assim, pensamos ser importante que, na criação do índice, o peso do sistema global de transporte (e aí estaria inserida a acessibilidade urbana) seja maior do que o dos outros.

Nosso pensamento é que esse coeficiente apresente valores que variem entre o zero e o um. Quando uma localidade (cidade, estado ou país) estiver mais próxima do um, mais inclusivo será aquele local. Nesse caso, poder - se – ia entender que essa localidade apresenta



condições satisfatórias para que as pessoas com deficiência possam acessar os serviços públicos de educação e saúde, além de terem condições paritárias de acesso a emprego e renda, isso sendo interligado por bons sistemas de transporte e de acessibilidade.

Obviamente, que a ideia é, ainda, um embrião daquilo que se pretende desenvolver junto ao referido departamento. Contudo, é importante que se diga que não foi encontrado, na literatura relacionada às questões das pessoas com deficiência, nenhum “medidor” semelhante, o que demonstra sua originalidade. Além disso, vai ao encontro daquilo que esse grupo social busca, cotidianamente, que é ser visto, ser notado, ter voz.

Esse índice poderia, por exemplo, ser instrumento direcionador de recursos públicos, quando políticas públicas de inclusão de pessoas com deficiência estiverem sendo planejadas. Ora, pode-se tomá-lo como parâmetro para identificar como prioritários aqueles locais em que o índice foi menor, e reanalisar o cálculo do índice após a implantação de determinada ação pública. Assim, ele tem aplicabilidade nos momentos anteriores e nos posteriores às implantações de políticas públicas.

Atualmente, órgãos internacionais e bancos de desenvolvimento têm orientado parte de seus recursos para projetos que envolvam a defesa dos direitos humanos em diversos países. A inclusão de pessoas com deficiência é um tema dentro deste contexto. O índice proposto poderia servir como um parâmetro para definir o volume de recursos a serem destinados aos projetos locais, regionais ou nacionais que tratassem do tema. Assim, um país que possuísse um coeficiente de inclusão baixo (mais próximo do zero) poderia pleitear a destinação de recursos de órgãos internacionais para seus projetos internos exatamente pelo fato de apresentar um índice de inclusão baixo.

É preciso, também, compreender que, ainda, há certa carência de bons projetos de inclusão de pessoas com deficiência. Algumas boas ideias foram retratadas neste trabalho. As cidades de Curitiba, Uberlândia e Uberaba desenvolveram ações públicas interessantes e viáveis em relação às questões de transporte público. Apesar dos escassos recursos orçamentários, o que é uma constante no Brasil, essas cidades conseguiram implantar boas práticas que as fizeram melhorar as condições de vida das pessoas com deficiência que nelas vivem. A cidade de Uberlândia, inclusive, implantou uma concepção de inclusão de pessoas com deficiência que faz com que estas pessoas possam se locomover com um grau de autonomia que não se encontra facilmente em outras localidades. Nessa cidade, o cadeirante, por exemplo, faz parte do cotidiano urbano, podendo vê-lo no dia – a – dia do município, fazendo parte do contexto da população, quase que sem nenhuma ressalva. É uma realidade diferente de outras cidades brasileiras, nas quais os cadeirantes são vistos com menor

frequência sendo, por isso, observados com certo grau de “novidade” pelo restante da população.

É preciso que o deslocamento das pessoas com deficiência deixe de ser um “evento” para as outras pessoas. Cada um de nós tem suas necessidades e precisamos supri-las. Nós, cadeirantes ou não, temos o direito de poder fazer nossas escolhas. Elas não devem ser pautadas pela caridade do administrador público. Não deveríamos ficar à mercê da vontade dos nossos prefeitos, governadores ou presidentes da república. Há a necessidade de que nossas cidades possuam condições satisfatórias que nos possibilite escolher quando e como nos deslocar. Isso deveria ser uma decisão apenas pessoal. Deveria ser uma decisão de foro íntimo que veículo utilizar para nos locomover. Deveríamos ter a opção de escolhermos nossos caminhos e destinos a partir da nossa necessidade e, não, termos que optar por aqueles locais em que seja possível transitar, seja devido à falta de rampa, seja devido à impossibilidade de atravessar uma rua, por falta de local de passagem. É necessário que a realidade para as pessoas com deficiência seja outra.

Exatamente por isso pensamos que essa dissertação já atingiria seu objetivo se despertar em cada um de nós a necessária reflexão de como a sociedade atual “acolhe” as pessoas com deficiência. Se conseguirmos compreender que não devemos aumentar o número de obstáculos já enfrentados por essas pessoas, esse trabalho já terá sido válido. O que elas querem não é que as tratemos com diferença. Pedem apenas que não as atrapalhemos. Isso já basta!

## BIBLIOGRAFIA

ABRUCIO, Fernando Luiz. **O impacto do modelo gerencial na administração pública: um breve estudo sobre a experiência internacional recente.** Cadernos ENAP. Brasília, 1997.

ALMEIDA, Wolney Gomes; KUSHANO, Elizabete Sayuri. **Inclusão social, cidadania e turismo: uma investigação sobre a existência de serviços adaptados às pessoas com necessidades especiais nos meios de hospedagem da região metropolitana de Curitiba.** Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. v. 2, n. 4, p. 88-101, dez. 2008.

AOKI, Marta; OLIVER, Fátima Corrêa; NICOLAU, Stella Maris. **Considerações acerca das condições de vida das pessoas com deficiência a partir de um levantamento em uma unidade básica de saúde de um bairro periférico do município de São Paulo.** Revista O Mundo da Saúde. São Paulo: n° 35. 2011. Disponível em: < [http://www.saocamilosp.br/pdf/mundo\\_saude/84/169-178.pdf](http://www.saocamilosp.br/pdf/mundo_saude/84/169-178.pdf)> Acesso em 31 de março de 2016.

ARAUJO, José Newton Garcia de. **Pessoas com deficiência: entre exclusão, integração e inclusão no mundo do trabalho.** XIV Encontro Nacional da Abrapso. 2007. Disponível em < [http://www.abrapso.org.br/siteprincipal/anexos/AnaisXIVENA/conteudo/html/mesa/1421\\_mesa\\_resumo.htm](http://www.abrapso.org.br/siteprincipal/anexos/AnaisXIVENA/conteudo/html/mesa/1421_mesa_resumo.htm)> Acesso em 01 de abril de 2016.

ARAUJO, Luiz Alberto David. **A proteção constitucional das pessoas com deficiência.** Brasília: Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência 4ª ed., 2011.

ARAUJO, Marcelo Cunha de. **O que faz um Promotor de Justiça?** 2012. Disponível em < <http://www.impetus.com.br/noticia/708/o-que-faz-um-promotor-de-justica>> Acesso em 04 de maio de 2016.

BAHIA, Sérgio Rodrigues (Coord.). **Município & acessibilidade.** Rio de Janeiro: IBAM/Duma, 1998.

BERNARDES, Liliane Cristina Gonçalves; MAIOR, Izabel Maria Madeira de Loureiro; SPEZIA, Carlos Humberto; ARAUJO, Tereza Cristina Cavalcanti Ferreira de. **Pessoas com deficiência e políticas de saúde no Brasil: reflexões bioéticas.** Ciência & Saúde Coletiva, n° 14. 2009. Disponível em: < [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232009000100008&script=sci\\_abstract&lng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232009000100008&script=sci_abstract&lng=pt)> Acesso em 31 de março de 2016.

BITES, Maria Francisca de Souza Carvalho. **A Política de inclusão escolar: dados de uma pesquisa.** Revista Administração Educacional, Recife, v.4, n.10, p.1-202, jul/dez, 2013. Disponível em: < [http://revista.administracaoeducacional.com.br/artigos\\_ler.php?id=5&edicao=2&autor=5](http://revista.administracaoeducacional.com.br/artigos_ler.php?id=5&edicao=2&autor=5)> Acesso em 29 de junho de 2015.

BRASIL, **Constituição Federal de 1988** – Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm) : Acesso em 12/05/2015.

\_\_\_\_\_, **Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades. Brasília, Março, 2006. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/CursoSemob/modulos.html>> Acesso em 20 de abril de 2016.

\_\_\_\_\_, **Decreto 3.298/1999** – Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d3298.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm)> Acesso em 22 de junho de 2015.

\_\_\_\_\_, **Decreto 5.296/2004** – Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/D5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/D5296.htm)> Acesso em 22 de junho de 2015.

\_\_\_\_\_, **Educação Inclusiva: Atendimento Educacional Especializado para a Deficiência Mental.** – Ministério da Educação - MEC/SEESP, Brasília, 2006. Disponível em <<http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/defmental.pdf>> Acesso em 28 de março de 2016.

\_\_\_\_\_, **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Censo Demográfico 2010.** Disponível em: <http://7a12.ibge.gov.br/voce-sabia/calendario-7a12/event/57-dia-internacional-das-pessoas-com-deficiencia> Acesso em 20 de maio de 2015.

\_\_\_\_\_, **Lei ordinária 7.853/1989** – Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7853.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7853.htm) Acesso em 19 de março de 2016.

\_\_\_\_\_, **Lei ordinária 8.213/1991** – Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8213cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8213cons.htm)> Acesso em 24 de março de 2016.

\_\_\_\_\_, **Lei ordinária 10.048/2000.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L10048.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10048.htm)> Acesso em 13 de outubro de 2016.

\_\_\_\_\_, **Lei ordinária 10.098/2000. Promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm)> Acesso em 13 de outubro de 2016.

\_\_\_\_\_, **Lei ordinária 13.146/2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)** – Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm)> Acesso em 28 de março de 2016.

\_\_\_\_\_, **Norma Técnica NBR 13.994/2000.** Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO. Disponível em: <<http://www.incluir.ufscar.br/abntbr13994-elevadores-de-passageiros>> Acesso em 20 de setembro de 2016.

\_\_\_\_\_, **Norma Técnica NBR 14.022/2006.** Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO. Disponível em: <[http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield\\_generico\\_imagens-filefield-description%5D\\_25.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_25.pdf)> Acesso em 20 de setembro de 2016.

\_\_\_\_\_, **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível**. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob. 1ª ed. Brasília, Dezembro de 2006.

\_\_\_\_\_, Secretaria Especial do direito das pessoas com deficiência. **Cartilha do Censo 2010. Pessoas com Deficiência**. 2012. Disponível em: <<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/cartilha-censo-2010-pessoas-com-deficiencia-reduzido.pdf>> Acesso em 3 de dezembro de 2016.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Da administração pública burocrática à gerencial**. Revista do Serviço Público. n°47, Brasília, 1996.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos; MOTTA, Fernando C. Prestes. **Introdução à organização burocrática**. São Paulo: Thomson, 2004.

BRITO, Viviane Gomes de; FEIJÓ, Alexsandro Rahbani Aragão. **Planejamento urbano e acessibilidade: O direito a uma cidade inclusiva**. Revista do Ceds: Periódico do Centro de Estudos em Desenvolvimento Sustentável da UNDB N. 2 – Volume 1 – março/julho 2015. Disponível em: <<http://www.undb.edu.br/ceds/revistadoceds>> Acesso em 22 de abril de 2016.

CABRAL, Lídia Caldeira Lustosa. **A Fundamentação Civil-Constitucional dos Direitos dos Deficientes**. 2008. Disponível em: <<http://www.ibr.gov.br/?itemid=108>? Acesso em 21 de março de 2016.

CARDOSO, Antônio Dimas; ROQUETTE, Maria Luiza Saporito Toledo. **Possibilidades e deficiências do transporte coletivo de pessoas com necessidades especiais em Montes Claros – MG**. Revista Desenvolvimento Social. Edição Especial, 2014.

CHATT, Cidinei Bogo. **A Proteção Constitucional das Pessoas Portadoras de Deficiência e os Aspectos Jurídicos para sua Efetivação** - Clubjus, Brasília-DF: 02 set. 2010. Disponível em: <http://www.clubjus.com.br/?content=2.32060>. Acesso em: 08 de abril 2015.

COMÉRCIO DA FRANCA, **Reportagem sobre transporte de cadeirantes**. Disponível em <<http://gcn.net.br/noticias/31767/franca/2008/07/deficientes-pedem-mudan-ccedilas-em-0circnibus-31767>> Acesso em 19 de novembro de 2016.

COSENZA, Izabela Fernandes; RESENDE, Ana Paula Crosara de. **A cidade e as pessoas com deficiência: barreiras e caminhos**. Revista Sociedade & Natureza, vol. 18, núm. 35, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia: 2006.

DARCANCHY, Mara Vidigal. **Teletrabalho e Acesso das Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais ao Meio Ambiente do Trabalho**. 2006. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br:8080/portal/conteudo/teletrabalho-e-acesso-das-pessoas-portadoras-de-necessidades-especiais-ao-meio-ambiente-do->> Acesso em: 28 de março de 2016.

DICIONÁRIO AURÉLIO, **Definição de deficiente**. Disponível em <<https://dicionariodoaurelio.com/deficiente>> Acesso em 30 de janeiro de 2016.

FEIJÓ, Alexsandro Rahbani Aragão. **O direito constitucional da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**. 2011. Disponível em <<http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/o-direito-constitucional-da-acessibilidade-das-pessoas-portadoras-de-defici%C3%Aancia-ou-com-mob>> Acesso em 17 de março de 2016.

FERNANDES, Diogo Luders; SOUZA, Thiago Alves de; TONON, Luciana Maria Pinheiro. **A utilização do transporte coletivo pelo turista em Curitiba**. Disponível em <[http://www.anptur.org.br/novo\\_portal/anais\\_anptur/anais\\_2012/admin/arquivo/101.pdf](http://www.anptur.org.br/novo_portal/anais_anptur/anais_2012/admin/arquivo/101.pdf)> Acesso em 19 de dezembro de 2016.

FERREIRA, Luiz Antônio Miguel. **A inclusão da pessoa portadora de deficiência e o Ministério Público**. Revista Justitia n° 63. São Paulo: Jul/Set. 2001.

FERREIRA, Mauro. **Anacrônicas da Franca do Imperador: as rampas**. 2016. Disponível em: <[www.laboratoriodasartes.com.br/images/acervo/mferreira/textos/as\\_rampas.pdf](http://www.laboratoriodasartes.com.br/images/acervo/mferreira/textos/as_rampas.pdf)> Acesso em 01 de novembro de 2016.

FERREIRA, William Rodrigues; MINÉU, Humberto Ferreira Silva; PACHECO, Rafael Araújo; SILVEIRA, Leonardo José. **Acessibilidade e mobilidade urbana no Triângulo Mineiro**. 2014. Disponível em <[periodicos.ufes.br/geografares/article/download/5749/5671](http://periodicos.ufes.br/geografares/article/download/5749/5671)> Acesso em 14 de janeiro de 2017.

FONSECA, João José Saraiva. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: Universidade Estadual do Ceará, 2002. Apostila.

FRANCA, **Lei 6.621/2006. Lei de rebaixamento de calçadas**. Disponível em <<http://site.camarafranca.sp.gov.br/legislacao/lei-no-6621-de-14-de-julho-de-2006>> Acesso em 01 de novembro de 2016.

GARCIA, Maria Tereza; BEATON, Guillerme Arias. **Necessidades Educativas Especiais: desde o enfoque Histórico – cultural**. São Paulo: Linear B, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA, **Inclusão social da pessoa com deficiência: medidas que fazem a diferença** - Rio de Janeiro: IBDD, 2008, p. 37 e 312.

LANNA JÚNIOR, Mário Cléber Martins; MAIOR, Izabel Maria Madeira de Loureiro, **História do Movimento Político das Pessoas com Deficiência no Brasil**. - Brasília: Secretaria de Direitos Humanos. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010, p. 10 e 11.

LARA, Ricardo; ALTHAUS, Ana Paula. **A inserção da pessoa com deficiência física no mercado de trabalho nas empresas da grande Florianópolis**. Sem. de Saúde do Trabalhador de Franca Sep. 2010. Disponível em: <[http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?pid=MSC0000000112010000100021&script=sci\\_arttext](http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?pid=MSC0000000112010000100021&script=sci_arttext)> Acesso em 28 de março de 2016.

LIMA, Luiz Henrique. **Acessibilidade para pessoas portadoras de deficiências: requisito da legalidade, legitimidade e economicidade das edificações públicas**. Revista do TCU. Brasília, a, 2006.

LINDEMAYER, Cristina Kroll; PACHECO, Artemis; SILVA, Larissa Dall’Agnol da; WAGNER, Luciane Carniel. **Acessibilidade de pessoas com deficiência: o olhar de uma comunidade da periferia de Porto Alegre**. Revista Ciência em Movimento. Ano 12. nº 23, 2010.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. **A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana**. Revista Transportes. v. XVI, n. 1, junho 2008.

MORAIS, Priscila Jaciara de; SANTOS, Mariluze Riani Diniz dos; SILVA, Llia Kênia Galvão da. **Uma análise histórica, legal e reflexiva sobre pessoas com necessidades especiais**. Disponível em: <http://www.editorarealize.com.br/revistas/fiped/trabalhos/218a0aefd1d1a4be65601cc6ddc1520e.pdf>. Acesso em 13 de maio de 2015.

NOGUEIRA, Roberto. **Elaboração e análise de questionários: uma revisão da literatura básica e a aplicação dos conceitos a um caso real**. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPEAD, 2002.

ONU, **Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. 2007. Disponível em: < <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/publicacoes/convencao-sobre-os-direitos-das-pessoas-com-deficiencia>> Acesso em 15 de março de 2016.

\_\_\_\_\_, **Declaração de Salamanca sobre princípios, política e prática em educação especial**. 1994. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/salamanca.pdf>> Acesso em 29 de março de 2016.

\_\_\_\_\_, **Declaração Universal dos Direitos da Pessoa com Deficiência**. 1975. Disponível em: <[http://direitoshumanos.gddc.pt/3\\_7/IIIPAG3\\_7\\_3.htm](http://direitoshumanos.gddc.pt/3_7/IIIPAG3_7_3.htm)> Acesso em 15 de março de 2016.

\_\_\_\_\_, **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. 1.948. Disponível em: <[http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR\\_Translations/por.pdf](http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/por.pdf)> Acesso em 15 de março de 2016.

QUARESMA, Regina. **Comentários à Legislação Constitucional Aplicável às Pessoas Portadoras de Deficiência**. Revista Diálogo Jurídico, Salvador, CAJ - Centro de Atualização Jurídica, nº. 14, junho/agosto, 2002. Disponível na Internet: <<http://www.direitopublico.com.br>>. Acesso em 19 de março de 2016.

RABELO, Gilmar Borges. **Avaliação da acessibilidade de pessoas com deficiência física no transporte coletivo urbano**. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Federal de Uberlândia, 2008.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. **Mobilidade na cidade de São Paulo**. 2011. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142011000100007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142011000100007&script=sci_arttext)> Acesso em 13 de outubro de 2016.

SÃO PAULO, **Ação Civil Pública 1.652/2011**. Documentos cedidos pela Promotoria do Direito da Pessoa com Deficiência de Franca-SP.

SÃO PAULO, **Inquéritos Cíveis 7.693/2014 e 1.347/2016**. Documentos cedidos pela Promotoria do Direito da Pessoa com Deficiência de Franca-SP.

SÃO PAULO, **Inquérito Cível 3.150/2015**. Documentos cedidos pela Promotoria do Direito da Pessoa com Deficiência de Franca-SP.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **O direito à educação inclusiva, segundo a ONU**. Diversa: educação inclusiva na prática. Maio de 2013. Disponível em: <[http://diversa.org.br/artigos/artigo/o\\_direito\\_a\\_educacao\\_inclusiva\\_segundo\\_a\\_onu](http://diversa.org.br/artigos/artigo/o_direito_a_educacao_inclusiva_segundo_a_onu)> Acesso em 30 de março de 2016.

SOUTO, Leonardo Fernandes. **Acesso à informação digital para portadores de necessidades especiais em bibliotecas universitárias: Questão de ética e cidadania**. Cadernos BAD. Revista da Associação Portuguesa de bibliotecários, arquivistas. 2006. Disponível em <<http://www.bad.pt/publicacoes/index.php/cadernos/article/view/793/792>> Acesso em 20 de abril de 2016.

TEIXEIRA, Ana Paula Pydd. **Acessibilidade digital para a educação inclusiva: desafio e oportunidades**. Revista Diálogos. Canoas: 2014.

UBERABA, **Prefeitura Municipal de Uberaba**. Disponível em: <<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,2787>>. Acesso em 20 de outubro de 2016.

UBERLÂNDIA, **Prefeitura Municipal de Uberlândia**. Disponível em <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/2014/secretaria-pagina/78/587/secretaria.html>> Acesso em 21 de outubro de 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

VYGOTSKI apud BEATÓN, Guillermo Arias. **Condições para uma escolarização oportuna dos escolares com deficiência intelectual**. I Seminário Internacional de Inclusão Escolar: práticas e diálogo. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. – CAp-UERJ – 21 a 23 de outubro de 2014. Disponível em: <<http://www.cap.uerj.br/site/images/stories/noticias/1-beaton.pdf>> Acesso em 30 de março de 2016.



**ANEXOS**

## Questionários aplicados

### Parte I – Perfil socioeconômico – Pessoas com Deficiência

A pesquisa está sendo respondida por:

( ) Pessoa com deficiência ( ) Responsável

1 – Sexo:

2 – Idade:

3 – Escolaridade:

4 – Escolaridade do Pai \_\_\_\_\_, Mãe \_\_\_\_\_

5 - Estuda atualmente? \_\_\_\_\_, se sim, qual o grau de ensino?

6 - Estado civil:

7 - Reside na cidade há quanto tempo?

8 - Reside em casa própria?

9 – Quantas pessoas residem na casa?

10 – Qual a renda familiar?

11 - Usa computador?

12 – Você ou sua família possuem veículo?

13 – Tem habilitação?

14– Trabalha atualmente? Se sim, qual é o ramo de atividade?

15 – Possui benefício previdenciário ou assistencial?

16 – É portador de qual patologia (doença) limitante?

17 – Há quanto possui essa patologia?

18 – Trata-se de patologia provisória ou permanente?

19 – Necessita de cuidados de terceiros?

20 – A residência possui adaptações necessárias à limitação da pessoa com deficiência?

21 – Participa de algum grupo social (religioso, clube, partido político)? Se sim, qual?

### Parte II – Avaliação da importância do transporte – Pessoa com Deficiência

A pesquisa está sendo respondida por:

( ) Pessoa com deficiência ( ) Responsável

1 – Há quanto tempo usa transporte público adaptado (em número de anos)?

2 – Usa transporte público para qual finalidade?

3 – Faz uso do transporte público por quantos dias durante a semana?

4 – Necessita de acompanhante?

- 5 – Já teve alguma marcação de horário negada pela empresa de transporte público?
- 6 – Já perdeu algum compromisso pelo não atendimento do horário agendado?
- 7 – Caso trabalhe, já deixou de ir ao trabalho por falta de transporte público?
- 8 – Já se atrasou em seu trabalho por causa de transporte público?
- 9 - O atraso ao trabalho ou a perda de dia de trabalho já causou algum tipo de inconveniente com seus superiores?
- 10 – Você já deixou de assumir algum trabalho por não conseguir transporte público?
- 11 - Caso você estude, já teve ausência às aulas motivadas pela falta de transporte público?
- 12 – Na sua escolha da instituição de ensino, você leva em consideração a necessidade de uso de transporte público?
- 13 – Já deixou de ir a algum evento escolar por causa da falta de transporte público?
- 14 – Já houve repetência escolar por falta às aulas motivadas por falta de transporte público?
- 15 – Já teve que escolher uma escola mais próxima de casa para não depender de transporte público para frequentar às aulas?
- 16 – Faz tratamento de saúde (acompanhamento hospitalar, fisioterápico, terapêutico, etc.)?
- 17 – Já perdeu algum dia de tratamento por falta de transporte público?
- 18 – Já usou transporte público para fazer tratamento fora da cidade onde mora?
- 19 – Já deixou de ir a algum atendimento de saúde fora de sua cidade por falta de transporte público?
- 20 – A sua escolha dos locais de tratamento de saúde é feita considerando a questão da disponibilidade de transporte público?
- 21 – Quantas vezes por semana utiliza o transporte público com a finalidade de lazer?
- 22 – Já houve impossibilidade de participação em algum compromisso de lazer por não ter transporte público disponível?
- 23 – Já usou transporte coletivo (ônibus) para viajar?
- 24 – Os ônibus de transporte de viagem (interestaduais ou intermunicipais) são adaptados às suas necessidades?
- 25 – Já fez viagens aéreas?
- 26 – Caso já tenha feito viagem aérea, as aeronaves são compatíveis com suas necessidades?
- 27 – Quando não pode usar o transporte público, tem a possibilidade de usar um transporte próprio?
- 28 – Do transporte público oferecido, usa as vans, os ônibus ou os dois?
- 29 – Quais as maiores dificuldades em relação ao uso do transporte público?
- 30 – Em um contexto geral, como avalia o transporte público que lhe é oferecido?

### **Parte III - Critérios para a prestação do serviço de transporte – Empresa municipal gerenciadora do transporte**

- 1 - Há quantas pessoas credenciadas para uso do transporte público na cidade de Franca?
- 2 - Há atendimento para todas as pessoas que requerem o transporte público?
- 3 - Quais são os critérios de seleção na escolha das pessoas que serão beneficiadas com o transporte público?
- 4 - Existe algum tipo de medição que indique a quantidade total de pessoas que fazem uso do transporte público?
- 5 - Para que tipo de uso do transporte existe maior demanda? (saúde, educação, trabalho, lazer)?
- 6 - É possível quantificar os tipos de atendimento conforme a pergunta número 5?
- 7 - Há quantos veículos adaptados para o transporte público de deficientes físicos (ônibus e vans)?
- 8 - Dentre as pessoas que são normalmente atendidas, há alguma prioridade?
- 9 - Há atendimento de pessoas que não fazem parte do cadastro (eventuais, por exemplo)?
- 10 - Que tipos de pessoas com deficiência são atendidos pelo transporte público?
- 11 - A seleção dos funcionários da empresa já leva em consideração habilidades para eles lidarem com pessoas com deficiência?
- 12 - Há treinamento específico para o transporte de pessoas com deficiência? De que tipo?
- 13 - A empresa já deixou de oferecer o serviço de transporte público para alguém agendado?
- 14 - No caso de a resposta da questão 13 ser sim, como a empresa soluciona os problemas gerados pela falta de fornecimento desse transporte?
- 15 - A empresa entende que o serviço possa ser melhorado? Em que sentido?
- 16 - Como a empresa avalia a prestação de serviço de transporte para as pessoas com deficiência da cidade?