



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CURSO DE DOUTORADO EM GEOGRAFIA**



HERMENEILCE WASTI AIRES PEREIRA CUNHA

**LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO
TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS.**

Presidente Prudente

2012

HERMENEILCE WASTI AIRES PEREIRA CUNHA

**LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO
TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS.**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente, para a obtenção do título de Doutor.

Orientador: Prof.^o Dr. Raul Borges Guimarães.

Co-orientadora: Prof^a. Dr^a. Irís Maria Ribeiro Porto.

Presidente Prudente

2012

Cunha, Hermeneilce Wasti Aires Pereira.
C977L Lugar de cadeirante é em casa? Mobilidade, acessibilidade no transporte coletivo e o espaço da diferença em São Luís / Hermeneilce Wasti Aires Pereira Cunha. – Presidente Prudente : [s.n.], 2012
213 f. : il.

Orientador: Raul Borges Guimaraes
Co-orientadora: Irís Maria Ribeiro Porto
Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia
Inclui bibliografia

1. Pessoa com deficiência física. 2. Cadeirante. 3. Mobilidade. 4. Acessibilidade. 5. Transporte público. 6. São Luís (MA) I. Guimaraes, Raul Borges. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. III. Título.



BANCA EXAMINADORA

PROF. DR. RAUL BORGES GUIMARÃES
ORIENTADOR

PROFA. DRA. ELIANE FERRARI CHAGAS
(UNESP/FCT)

PROF. DR. VITOR RIBEIRO FILHO
(UFU)

PROF. DR. ANTONIO THOMAZ JUNIOR
(UNESP/FCT)

PROF. DR. CARLOS FREDERICO LAGO BURNETT
(UEMA)

HERMENEILCE WASTI AIRES PEREIRA CUNHA

Presidente Prudente (SP), 11 de abril de 2012.

Resultado: APROVADA

Aos meus maiores tesouros: Acácio, Levy e Alice que, em muitos momentos, foram privados de realizar seus interesses, sonhos e desejos, dedico este trabalho.

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho só aconteceu em decorrência de vários aspectos que aqui merecem ser destacados e mencionados. Espero, porém, não cometer a indelicadeza de esquecer de citar a participação e contribuição de cada uma das pessoas que me ajudaram de forma direta e indireta na realização e concretização de mais um sonho, não apenas meu, mas de todos os que estiveram torcendo por mim.

Durante o doutoramento, procurei estar na dependência de Deus. Confesso que não foram momentos fáceis. Alguns até bastante dolorosos. Mas agradeço a Deus por ter me dado conhecimento para traçar as linhas que aqui foram escritas.

Ao meu esposo, companheiro e amigo Acácio, pela compreensão, pelas palavras de incentivo, nos vários momentos difíceis deste processo, mostrando-me sempre que a persistência produz resultados e escolhas que algumas vezes são difíceis de serem tomadas. Obrigada por você estar ao meu lado, apesar do nosso distanciamento e também das crianças (Levy e Alice) durante o período em que estive em Presidente Prudente.

Ao meu pai Valeriano Otavio Pereira, que na sua simplicidade, e nas suas poucas letras, priorizou a educação dos filhos, e sempre sonhou em ter e ver um filho seu “Doutor”.

A minha mãe Ruth Maria Aires Pereira, por sustentar-me em oração e por ser a mãe-avó, cuidadora idônea dos meus dois grandes tesouros Levy e Alice, durante o período que não pude estar presente.

Aos meus irmãos Hervânio Rendon, Hermilce Waléria e ao meu cunhado Otávio de Oliveira, agradeço imensamente todo o apoio que me deram.

Ao meu orientador Prof^o. Raul Guimarães, pelas suas observações e contribuições e por sempre acreditar no meu trabalho, algumas vezes até mais do que eu mesma.

À Prof^a Iris Maria Ribeiro Porto coordenadora do DINTER no Maranhão e minha co-orientadora pelas observações e grande ajuda no trabalho.

Aos professores Everaldo Santos Melazzo e Eliane Ferreira Chagas (Lica) pelas sugestões durante a fase de qualificação.

Aos companheiros do Dinter Ana Rosa Marques, Claudio Eduardo, Luizinho, Regina Célia, Quésia Duarte, Marivânia Furtado, Assis Araújo, Washington Rio Branco pelos momentos que passamos juntos em Prudente muitas vezes sorrindo e chorando juntos. Afinal de contas somos e aprendemos ser uma “coletividade”.

A Carlos Henrique Brasil e Ana Lilia Teles de Menezes pelo encorajamento a nossa família dispensado.

Aos amigos Rejilane e Yelon, Marquinhos e Samantha, Pedro e Nair, Robert e Jandiana, Marco e Mazé Lima, Alberto e Lidiane, Marília e Cerveira que sempre estiveram muito próximos a nós e sempre preocupados com o andamento do trabalho.

À Andrea Araújo diretora do Centro de Educação Ciências Exatas e Naturais pelo encorajamento e palavras de conforto em momentos tão difíceis.

Aos professores do Departamento de História e Geografia da UEMA, em especial ao colega José Sampaio de Mattos Júnior pela árdua tarefa de ser o pioneiro da jornada acadêmica rumo ao doutoramento na UNESP de Presidente Prudente.

Aos meus alunos da Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Maranhão que me ajudaram nos trabalhos de campo em especial Joseane Rodrigues e Alcimar Will bolsistas de iniciação científica.

Aos sujeitos da pesquisa entrevistados que sempre se mostraram dispostos em contribuir e visualizar, pelo menos em um futuro não muito distante, uma cidade melhor.

“Nem todas as diferenças necessariamente inferiorizam as pessoas. Há diferenças e há igualdades - nem tudo deve ser igual, assim como nem tudo deve ser diferente. /.../ é preciso que tenhamos o direito de sermos diferentes quando a igualdade nos descaracteriza, e o direito de sermos iguais quando a diferença nos inferioriza.”

Maria Tereza Mantoan.

RESUMO

O presente trabalho analisa os múltiplos espaços na configuração urbana da capital maranhense tomando como aporte o ponto de vista do cadeirante, e como estes têm se apropriado desses espaços. De forma específica, faz uma análise a respeito da cidade e do transporte de São Luís do ponto de vista da pessoa com deficiência física. Para a realização da análise, utiliza-se as categorias acessibilidade e mobilidade e a importância da implementação de políticas que atentem para essa demanda e, nesse sentido, voltadas para as categorias em referência, no ambiente urbano da capital maranhense. Com base na pesquisa qualitativa, as informações de depoimentos orais de cadeirantes foram obtidos baseados em um roteiro semiestruturado, sendo gravadas as entrevistas e posteriormente transcritos. Das narrativas, temas como transporte público, cidade, deficiência física e discriminação estiveram presentes. Partindo dessas premissas, trabalhamos na assertiva de que a efetivação de políticas públicas favorece a equidade e a qualidade de vida da população de uma forma inclusiva. Essa possibilidade estende-se, portanto, a minorias como a dos cadeirantes. Ressaltamos a noção clara do direito à cidade, mesmo compreendendo dificuldades na implementação de tais políticas.

Palavras-chave: pessoa com deficiência física, cadeirante, mobilidade, acessibilidade, transporte público, São Luís.

ABSTRACT

This paper analyzes the various handicap spaces in the urban setting of Maranhao's capital, providing input from the viewpoint of the wheelchair user concerning how they have utilized these spaces. Specifically, an analysis is made about the city of São Luis and its transportation system from the standpoint of a person with physical disabilities. To accomplish this, the analysis deals with the terms accessibility and mobility and the importance of implementing policies that meet those demands and focuses, accordingly, upon the terms under discussion in the urban setting of Maranhao's capital. Based on qualitative research, information from the oral testimonies of wheelchair users was obtained using semi-structured interviews that were recorded and later transcribed. Themes such as public transportation, city, disability, and discrimination arose from those accounts. With those matters as a starting point, this work defends putting public policies into place that are inclusive and conducive to fairness and quality of life. Consequently, these should extend to minorities such as wheelchair users as well. We emphasize a clear sense of citizen rights, while at the same time understanding the difficulties in the implementation of such policies.

Keywords: people with physical handicaps, wheelchair users, mobility, accessibility, public transportation, Sao Luis city

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Análise preliminar dos dados	28
Figura 2:	Localização do Centro Histórico	74
Figura 3:	Percurso realizado em cadeira de rodas pela cadeirante do Centro Histórico	83
Figura 4:	Localização do Coroadinho	85
Figura 5:	Percurso realizado em cadeira de rodas pelo cadeirante do Coroadinho	94
Figura 6:	Localização do Angelim	96
Figura 7:	Percurso realizado em cadeira de rodas pelo cadeirante do Angelim	101
Figura 8:	Localização das residências dos cadeirantes	103
Figura 9:	Percurso de ônibus - cadeirante Centro Histórico	114
Figura 10:	Percurso de ônibus - cadeirante Angelim	116
Figura 11:	Percurso de ônibus - cadeirante Coroadinho	118
Figura 12:	Sistema tronco-alimentador	120
Figura 13:	Localização dos Terminais de Integração	123
Figura 14:	Símbolo internacional da acessibilidade formado por pessoas	181
Figura 15:	Terminal de Integração Praia Grande – Centro	204
Figura 16:	Terminal de Integração Jardim São Cristóvão	205
Figura 17:	Terminal de Integração Distrito Industrial	206
Figura 18:	Terminal de Integração Cohab / Cohatrac	207
Figura 19:	Terminal de Integração Cohama/Vinhais	208

LISTA DE FOTOS

Foto 1:	Criança cadeirante	21
Foto 2:	Cadeirante morador do Coroadinho em transporte coletivo da capital sendo colocado em ônibus onde elevador não funciona	37
Foto 3:	Rua Portugal, Centro Histórico de São Luís	64
Foto 4:	Conjunto Habitacional Bairro Angelim em São Luís-MA.	65
Foto 5:	Área nobre do Bairro Ponta D'Areia em São Luís	67
Foto 6:	Área da periferia social do Coroadinho em São Luís	68
Foto 7:	Os Bairros da Pesquisa - Centro Histórico, Coroadinho e Angelim..	70
Foto 8:	Casa da cadeirante e parte do percurso feito em cadeira de rodas..	76
Foto 9:	Rua de acesso à residência da entrevistada - cadeirante do Centro Histórico	80
Foto 10:	Entrevistada entrando em sua residência	81
Foto 11:	Avenida do Coroadinho e a comercialização de produtos nas calçadas	87
Foto 12:	Rua de acesso à casa do entrevistado - cadeirante do Coroadinho.	89
Foto 13:	Residência do entrevistado do Coroadinho	90
Foto 14:	Entrevista com cadeirante do Coroadinho	91
Foto 15:	Banheiro sem nenhuma adaptação	92
Foto 16:	Rua do Angelim	97
Foto 17:	Casa do cadeirante do Angelim	99
Foto 18:	Escolinha de futsal no Angelim	99
Foto 19:	O cadeirante e o transporte coletivo em São Luís - MA	105
Foto 20:	Avenida Carlos Cunha em São Luís, Centro Expandido	109

Foto 21: Passagem de pedestres na Praça Deodoro, área comercial da cidade	129
Foto 22: Cadeirante sendo carregado no Terminal da Cohab, o elevador do ônibus não funciona	129
Foto 23: Cadeirante tentando entrar em ônibus sem rampa entre a calçada e o coletivo	130
Foto 24: Cadeirante do Coroadinho sendo transportado em coletivo sem adaptação	146
Foto 25: Cadeirantes nos espaços fragmentados da cidade de São Luís.....	149
Foto 26: Exemplo de uso privado do espaço público no Centro Histórico (calçada)	157
Foto 27: Uso privado do espaço público na Rua Grande (comércio ambulante)	158
Foto 28: Barreira arquitetônica/passagem de pedestre na Praça D. Pedro II.	160
Foto 29: Barreira arquitetônica/calçada sem rebaixamento/Angelim	164
Foto 30: Cadeirantes na Câmara de Vereadores de São Luís	168
Foto 31: Cadeirante fazendo o trajeto diário para atividade esportiva no Angelim.....	174
Foto 32: Centro Histórico de São Luís / barreiras urbanísticas.....	178
Foto 33: Transporte sem elevador adaptado/barreira no transporte	178
Foto 34: Entrada da câmara de vereadores com ausência de rampa / barreiras nas edificações	179

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolução dos veículos adaptados em São Luís-MA.	132
Gráfico 2: Estatísticas das campanhas educativas realizadas pela 11ª Promotoria de Justiça Especializada na Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência e Idosos.	167

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Mapa de dados de pessoas com deficiência no Brasil.....	50
Mapa 2: População com deficiência física no Estado do Maranhão.....	53
Mapa 3: Localização de São Luís-MA	56
Mapa 4: Mapa do Centro Histórico de São Luís com delimitação de áreas protegidas	75

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Perfil dos sujeitos da pesquisa	34
Quadro 2: Normas técnicas da ABNT sobre acessibilidade	40
Quadro 3: Urbanização em São Luís: períodos para análises	59
Quadro 4: Fatores marcantes da urbanização em São Luís.....	60
Quadro 5: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal Praia Grande	136
Quadro 6: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal São Cristóvão	137
Quadro 7: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal Distrito Industrial	138
Quadro 8: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal Cohab/Cohatrac	139
Quadro 9: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal Cohama/Vinhais	140
Quadro 10: Paradas de ônibus utilizadas pelos cadeirantes	209

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População da Grande São Luís com deficiência física	54
Tabela 2: Tipos de veículos na cidade de São Luís-MA	110
Tabela 3: Índices mensais de veículos adaptados em São Luís-MA	131
Tabela 4: Frota adaptada de veículos em São Luís-MA/2010	144

LISTA DE SIGLAS

ABNT	- Associação Brasileira de Normas Técnicas
ALUMAR	- Consórcio de Alumínio do Maranhão
BNDS	- Banco Nacional do Desenvolvimento
BNH	- Banco Nacional de Habitação
CEMESPP	- Centro de Estudos e de Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas
COHAB	- Companhia de Habitação Popular do Maranhão
COHAMA	- Cooperativa Habitacional do Maranhão
COHATRAC	- Comunidade Habitacional dos Trabalhadores Comerciais
CONDEF	- Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência
CREA-MA	- Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Maranhão.
CVRD	- Companhia Vale do Rio Doce
DETRAN-MA	- Departamento de Trânsito do Estado do Maranhão
DINTER	- Doutorado Interinstitucional
GPS	- Global Position System (Sistema de posicionamento global)
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PPG	- Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação
S/D	- Sem data
SFH	- Sistemas Financeiros de Habitação
SIT	- Sistema Integrado de Transporte
SMTT	- Secretária Municipal de Trânsito e Transportes
UEMA	- Universidade Estadual do Maranhão
UFMA	- Universidade Federal do Maranhão
UNESP/PP	- Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	22
CAPÍTULO I	
1. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE: A PESSOA COM DEFICIÊNCIA EM DISCUSSÃO.....	38
1.1 Contextualizando a pessoa com deficiência física.....	50
1.2 Caracterização da área de estudo: a cidade de São Luís.....	55
1.2.1 As múltiplas cidades vividas pelos cadeirantes	62
CAPÍTULO II	
2. SÃO LUÍS PARA TODOS?.....	71
2.1. O cadeirante nas múltiplas cidades da capital maranhense: os bairros da pesquisa.....	71
2.1.1. O Centro Histórico.....	72
2.1.2. O Coroadinho.....	84
2.1.3. O Angelim.....	95
CAPÍTULO III	
3. SÃO LUÍS PELA JANELA DO ÔNIBUS: ACESSIBILIDADE AO TRANSPORTE NA CIDADE DO AUTOMÓVEL.....	106
3.1. São Luís: transporte público x individual.....	106
3.2. O Sistema de Transporte Integrado – SIT.....	120
3.3. O transporte público do ponto de vista do cadeirante.....	126

CAPÍTULO IV

4.	O CADEIRANTE NA CIDADADE FRAGMENTADA	150
4.1.	O cadeirante e o direito à cidade: utopia ou possibilidade?	151
4.2.	Os (des) encontros do Plano Diretor de São Luís para o cadeirante	170
	CONCLUSÕES	182
	PERSPECTIVAS FUTURAS	187
	REFERÊNCIAS	189
	APÊNDICES	198
	ANEXOS	210

INTRODUÇÃO



Foto 1: Criança cadeirante.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

“O destino do homem é a liberdade” (Milton Santos, 2007, p.67).

INTRODUÇÃO

Os estudos direcionados para as cidades sempre nos atraíram em seus inúmeros debates. Inicialmente, não era o nosso foco estudar a pessoa com deficiência, pelo fato de já desenvolver pesquisas em outras temáticas urbanas como o surgimento de ocupações irregulares em São Luís, o uso e ocupação do espaço em tais localidades, as dificuldades do cotidiano, o acesso a serviços essenciais de saúde, segurança, educação e o transporte coletivo.

Para a completa efetivação dos resultados propostos inicialmente no trabalho, muitos ajustes foram feitos. Mas a cada viagem realizada entre São Luís do Maranhão e Presidente Prudente no Oeste Paulista, o trabalho tinha o plano de redação original alterado, novos questionamentos e direcionamentos eram inseridos à discussão. O foco da pesquisa era a cidade de São Luís, porém o sujeito não estava centrado na pessoa com deficiência física.

Só a partir de um novo olhar para a cidade, foi possível identificar a necessidade de incluir o cidadão que apresenta dificuldade de locomoção em nossa investigação, no caso específico o cadeirante, nas discussões da chamada cidade acessível, direcionando as lentes inicialmente para o uso do transporte coletivo, uma vez que é através da janela do ônibus que os cadeirantes sujeitos da pesquisa olham para a cidade.

Compreendemos que não poderia ser exclusivamente a utilização do transporte coletivo pelo cadeirante a sua única dificuldade, ela era bem maior. A cidade de São Luís é multifacetada, arranjada e (re) arranjada continuamente. Como ressalta Corrêa (2010) o espaço urbano é extremamente desigual:

(...) a desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano capitalista, refletindo de um lado, a desigualdade social expressa no acesso desigual aos recursos básicos da vida, e de outro, as diferenças (...). Ressalta-se que por ser reflexo social e porque a sociedade apresenta dinamismo, o espaço urbano é também mutável. (...). Mas é preciso considerar que a cada transformação o espaço urbano se mantém desigual, ainda que as formas espaciais e o arranjo delas tenham sido alterados. Mantém-se, ainda, fragmentado e articulado. (CORREA, 2010, p. 148, 149).

Portanto, devemos considerar, que a dificuldade do cadeirante em transitar pela cidade não reside somente no transporte coletivo, mas também nos

elementos que a compõem, nos seus percursos, no seu mobiliário e nos sujeitos que fazem parte do espaço urbano da capital maranhense. Estes são alguns dos aspectos mais aparentes e incisivos que acentuam as dificuldades do cadeirante em São Luís.

A partir dessa perspectiva, começamos a desenvolver trabalhos com alguns alunos da Graduação em Geografia. Estes trabalhos mostram a trajetória que nos levaram a pensar na pessoa com deficiência para o desenvolvimento da Tese de Doutorado.

Entre os anos de 2004 a 2005, desenvolvi com uma aluna de Graduação em Geografia da UEMA o projeto: Transformação do Espaço Urbano de São Luís: configuração atual do uso do solo urbano da área do bairro do Jaracaty¹. A referida pesquisa tratava de questões referentes à especulação imobiliária na capital maranhense.

A área, objeto de estudo, o bairro do Jaracaty, sofreu nas últimas décadas inúmeros processos de transformação, resultado direto do crescimento e ordenamento do espaço urbano. O bairro é relativamente novo, apresentando um número significativo de equipamentos e serviços. Porém, é notória a exclusão de uma camada da população que ali já residia antes da implantação de tais serviços, motivados pela construção do shopping São Luís, ponto de encontro de pessoas das mais diferentes faixas etárias, em área que era o depósito de resíduos sólidos da cidade até o início da década de 1990. Como resultado, a pesquisa constatou que a população mais carente que vive no entorno da localidade, o Jaracaty continua à margem dos benefícios ali oferecidos.

Nos anos seguintes (2005 a 2006), orientamos pesquisa em uma comunidade inserida em um bairro periférico². Essa área de São Luís é um exemplo do que é percebido em espaços urbanos de médio e grande porte nas periferias das cidades, que não despertam a atenção necessária dos gestores públicos. A

¹ PINHEIRO, Kaylla Ferreira; CUNHA, Hermeneilce W. A.P. **Transformação do espaço urbano de São Luís: configuração atual do uso do solo na área do bairro do Jaracaty**. IN: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UEMA: Ciência e Consciência, Nº 17, 2005, São Luís, Livro de Resumos do XVII Seminário de Iniciação Científica da UEMA, São Luís: editora UEMA, PPG/CP, 2005. 374p.

² SANTOS, Flávio Roberto Gomes dos; CUNHA, Hermeneilce W. A.P. **A (des) organização do espaço urbano em São Luís e suas consequências ao implemento dos grandes projetos econômicos/tecnológicos em seu território: o caso do bairro do Coroadinho**. IN: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UEMA: Ciência e Tecnologia na Sociedade Pós-Moderna, Nº 18, 2006, São Luís, Livro de Resumos do XVIII Seminário de Iniciação Científica da UEMA, São Luís: editora UEMA, PPG/CP, 2006. 160p.

pesquisa investigou aspectos teóricos e históricos das práticas de marginalização e exclusão social urbana, destacando o processo de ocupação espacial do referido bairro. Os resultados obtidos neste trabalho foram decisivos para a escolha do local a ser estudado na tese, visto que um dos sujeitos entrevistados reside nessa localidade, o Coroadinho.

Nestes dois primeiros trabalhos, reafirmamos a convicção de que uma das maiores queixas da população estava baseada nas dificuldades encontradas no transporte coletivo. Aspectos como a demora nos pontos de ônibus dos referidos bairros, o preço elevado da passagem, o número de passageiros nos coletivos e a forma como eram tratados pelos motoristas e cobradores eram apresentados como principais problemas.

Orientamos duas monografias de graduação no curso de Geografia sobre o transporte coletivo. Na primeira, com o título - A Qualidade do Transporte Coletivo Urbano Oferecido no Município de São Luís: um estudo de caso do itinerário UEMA-IPASE³, a aluna investigou o percurso realizado pela linha de ônibus Uema-Ipase, que atende estudantes, funcionários e professores da Universidade Estadual do Maranhão que fazem uso desse transporte coletivo. A pesquisa destacou a relação dos passageiros com os motoristas e cobradores dessa linha. Como resultado foi encontrado a insatisfação com os serviços oferecidos pela empresa de ônibus que realiza esse percurso.

O segundo trabalho orientado nesta temática teve como título - O Sistema Integrado de Transporte (SIT): um estudo sobre a organização do sistema transporte urbano público da cidade de São Luís⁴. O foco foram os terminais da integração, que compõem o SIT, implantados no início da década de 1990. Essas experiências foram importantes para desenvolvermos alguns projetos de Iniciação Científica sobre a mobilidade urbana no município de São Luís.

³ PEREIRA, Emanuela Silva. **A qualidade do transporte coletivo urbano oferecido no município de São Luís: um estudo de caso do itinerário uema-ipase**. São Luís, 2005, 66f. Monografia (Graduação em Geografia). Universidade Estadual do Maranhão, 2005.

⁴ LEITE, Ana Patrícia Silva e Silva. **Sistema integrado de transporte (SIT): um estudo sobre a organização do transporte urbano coletivo em São Luís – MA**. São Luís, 2006, 108 f. Monografia (Graduação em Geografia). Universidade Estadual do Maranhão, 2006.

Entre os anos de 2006 e 2007, desenvolvemos uma análise mais profunda sobre o transporte coletivo na capital ludovicence⁵ e fomos impulsionadas e motivadas a trabalhar com esse tema no doutoramento.

Outro fator que estimulou pesquisar a temática da inclusão nos transportes foi à experiência como professora na Graduação do Curso de Geografia da UEMA, durante os anos de 2003 a 2006. Nesse período, dois alunos possuíam dificuldade de locomoção, e durante a ministração da disciplina Geografia Urbana, dialogávamos a respeito da cidade acessível e sobre suas dificuldades diárias para chegar à Instituição devido ao transporte coletivo não estar preparado para atender à pessoa com deficiência.

Além da experiência na Graduação, durante os anos de 2005 a 2007, coordenamos o curso de Especialização de Geografia do Turismo. Nesse período, a história de vida de uma das alunas desse curso nos chamou a atenção. Ela teve uma limitação temporária em meados de 2002, a síndrome de Guillain-Barré⁶. Em virtude dessa doença, durante sete meses utilizou cadeira de rodas para se locomover.

Em algumas conversas informais, ela nos relatou as suas dificuldades nesse período em que foi cadeirante, das lutas travadas junto à sociedade civil e órgãos públicos para a inserção da pessoa com deficiência no cotidiano da cidade de São Luís.

Mais recentemente, o fato de termos experimentado pessoalmente o drama de viver uma experiência à “sombra” da deficiência visual de uma pessoa muito amada fez-nos refletir a respeito do potencial que cada um desses sujeitos representa para a sociedade. Essas experiências foram solidificando e montando um contexto a partir do qual esta tese de doutoramento foi elaborada.

⁵ SANTOS, Josiane Rodrigues dos. **Transporte Coletivo: estudo de caso sobre a acessibilidade e mobilidade dos usuários de cadeira de rodas em São Luís**. IN: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UEMA: Ciência: exigência e desafios do século XXI, Nº 19, 2006, São Luís, Livro de Resumos do XIX Seminário de Iniciação Científica da UEMA, São Luís: editora UEMA, PPG/CP, 2007. 156p.

⁶ Guillain-Barré: enfermidade desencadeada por uma infecção viral ou bacteriana. O sistema imunológico ataca a parte do sistema nervoso periférico. O cérebro começa a receber menos sinais sensoriais do resto do corpo, resultando na incapacidade de sentir calor, as texturas, a dor e outras sensações, causando também uma paralisia parcial ou total dos membros e do diafragma. No final do século XIX, Georges Charles Guillain e Jean-Alexandre Barré, trabalhando como médicos durante a I Guerra Mundial, estudaram o caso de dois soldados que haviam regressado paralíticos e posteriormente passaram a fazer estudos sobre esse transtorno. (BENETI e SILVA, 2006).

Em agosto de 2008 fui aprovada no Doutorado em Geografia da UNESP. Meu ingresso neste curso deu-se através de uma parceria entre a UEMA e a UNESP (Presidente Prudente), no projeto DINTER (Doutorado Interinstitucional). A partir desse momento passamos a fazer parte do grupo de pesquisa CEMESPP (Centro de Estudos e de Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas), e começamos então a delinear a pesquisa, sob a orientação do Professor Dr. Raul Borges Guimarães.

Achamos importante retomar o espaço urbano de São Luís para a nossa pesquisa, buscando aprofundar as questões abordadas nas pesquisas anteriores. Fundamentamo-nos nas ideias de Lefebvre (2001), no sentido do direito a cidade como adoção teórico-conceitual no sentido de sistematizar e organizar as nossas análises em relação ao nosso objeto de estudo. Nessa mesma perspectiva, concordamos com Corrêa quando analisa que:

O espaço da cidade é assim, e também, o cenário e o objeto das lutas sócias, pois estas visam, afinal de contas, o direito a cidade, a cidadania plena e igual para todos. O espaço urbano converte-se, assim, em campo de lutas. (CORREA, 2010, p. 151).

O olhar para o usuário cadeirante⁷, portanto, se deu em função da preocupação com a acessibilidade deste indivíduo, ao considerar que além das queixas apresentadas nas pesquisas anteriores, o conhecimento da realidade de que em São Luís, a política do transporte urbano é deficitária. Se para o cidadão que não apresenta deficiência física de locomoção os deslocamentos urbanos por meio do transporte coletivo são problemáticos, para o cadeirante há um maior número de dificuldades de acesso ao transporte público e aos espaços da capital.

Além das barreiras físicas, a opção por estudar a condição das pessoas com deficiência física que utilizam cadeira de rodas, se deu por entender que elas estão sujeitas a vários estigmas. Entende-se como estigma, para a pesquisa aqui representada, a construção social ampla, em que a diferença é avaliada

⁷ Para POSTAL, (S/D) o uso do termo empregado para designar o usuário de cadeiras de rodas é um neologismo, visto que a quinta edição do Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa – elaborado pela Academia Brasileira de Letras em 2009 já registra esse vocábulo na página 143, classificando-o como adjetivo e substantivo de dois gêneros. Para o autor, observa-se que o eufemismo cadeirante vem suplementando o vocabulário parafísico, cujo campo conceitual abrange as ideias de estagnação, imobilidade, inércia e invalidez. O sufixo – *nite*, quando acrescido de um tema verbal, designa ação. Assim aquele que executa a ação de andar é andante, aquele que executa a ação de pedir é pedinte, aquele que executa a ação de ouvir é ouvinte. Dessa maneira a forma linguística cadeirante traz em si a ideia de movimento, remetendo a uma ideia de deficiente em atividade.

negativamente, definindo uma pessoa por um único ou por alguns atributos entre vários disponíveis (RESENDE, 2004).

Resende (2004) ainda destaca que estigma como fenômeno social, pode ser entendido como as consequências negativas ao não ajuntamento, mal funcionamento, ou até mesmo ao não domínio do ambiente, depreciando a complexidade das diferenças, esperando um processo de controle social e de prioridade normativa que reproduz desigualdades sociais, quando se pauta nas relações de poder assimétricas.

Dessa forma, o presente trabalho discute duas formas de relação do cadeirante em São Luís: a primeira está ligada aos diferentes espaços urbanos na cidade e a homogeneização desses lugares do ponto de vista do cadeirante. A segunda é relacionada ao sistema de transporte de São Luís e a utilização do ônibus pelo sujeito pesquisado. Entendemos que seria importante essas duas análises haja vista as dificuldades enfrentadas pelos sujeitos da pesquisa na cidade que tem o transporte como fio condutor de acesso a espaços em São Luís.

Para isto, construímos o estudo com base no trinômio espaço (cidade) – mobilidade/acessibilidade (cadeirante) - circulação (transporte). Optamos por abordar estes elementos porque são de extrema importância para compreendermos São Luís do enfoque abordado.

Agregamos também outros aspectos particulares da cidade que estão presentes na capital maranhense. As ruas estreitas do Centro Histórico, as largas avenidas de bairros verticalizados onde se concentra o metro quadrado mais caro da capital, contrastando com as das áreas periféricas que não desfrutam de benefícios percebidos na cidade do centro expandido.

Com este estudo, pretendemos contribuir para que as questões relativas à cidade de São Luís do ponto de vista da acessibilidade e mobilidade da pessoa com deficiência física possam ser melhor compreendidas.

Portanto, elegemos como ponto de partida a realidade de que as cidades são construídas, produzidas e reproduzidas diariamente, mediante a somatória de vários fatores e agentes. Um deles é a constante luta, mesmo que não percebida explicitamente, das pessoas que vivem no lugar, pela sua utilização como condição e meio de sobrevivência.

Para tanto, é importante observar o esquema, dos caminhos trilhados no percurso de construção da tese (Figura 1).

DEFINIÇÃO DA QUESTÃO PROBLEMA

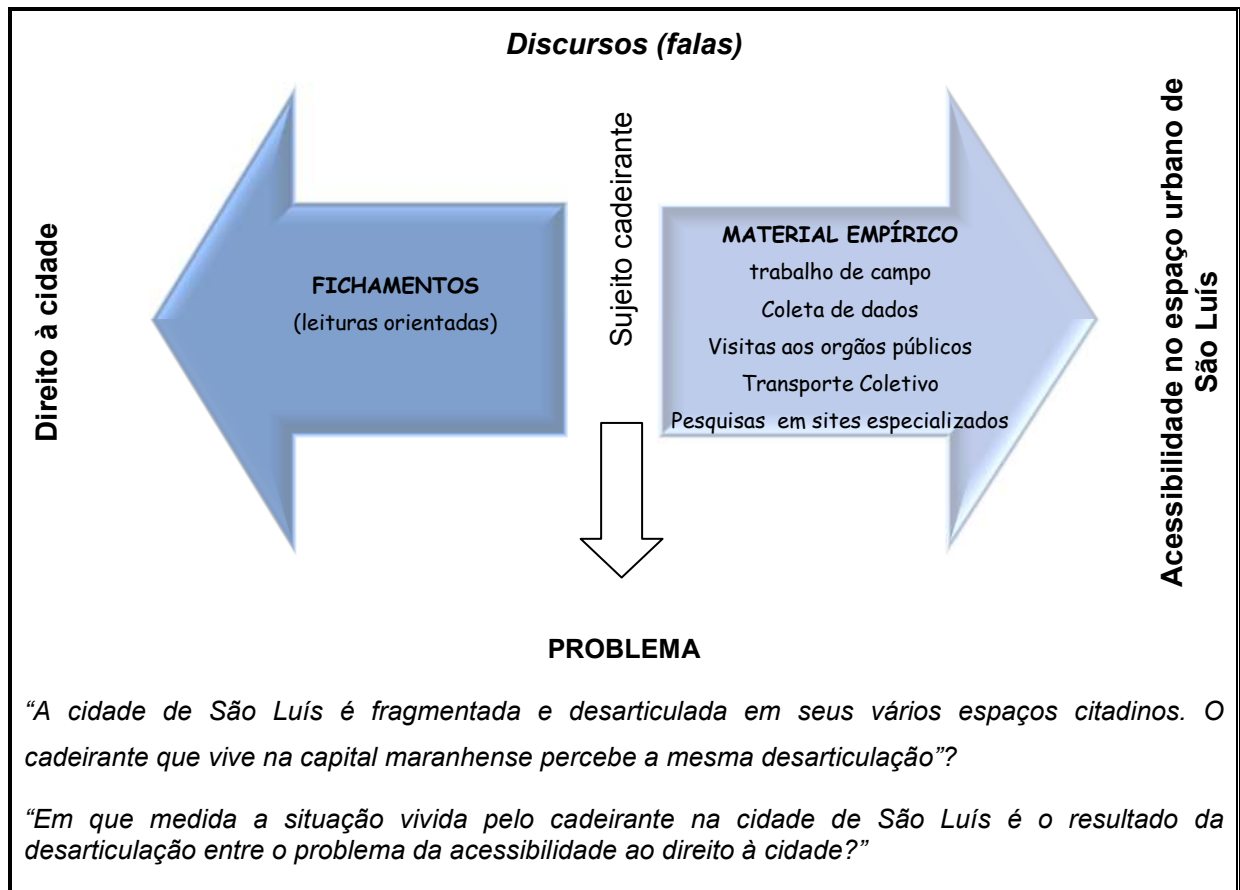


Figura 1: Análise preliminar dos dados.
Org.: CUNHA, H.W.A. P, 2010.

Para a construção da pesquisa, elegemos quatro perguntas norteadoras para trabalhar as ações em direção às respostas que buscávamos.

QUESTÕES NORTEADORAS PARA A INVESTIGAÇÃO DO PROBLEMA

- Quais são as principais barreiras enfrentadas pelos cadeirantes na cidade de São Luís e no transporte coletivo? Em que medida elas limitam a locomoção e reduzem a cidadania e o direito à cidade?

- São Luís tem procurado equacionar os problemas de acessibilidade e mobilidade do cadeirante nas múltiplas cidades percebidas em seu espaço? De que forma?
- Os Sistemas Integrados (SITs) da capital maranhense atendem aos anseios e necessidades do cadeirante? De que forma? Em que parâmetros podem ser avaliados para essa mensuração?
- Como tem se dado comparativamente a evolução das condições de acessibilidade no transporte coletivo dos cadeirantes na capital do Estado do Maranhão?

Para elaborar a tese, trilhamos o seguinte caminho. Inicialmente, fizemos pesquisa da literatura necessária à sistematização do material bibliográfico que deu ênfase ao tema proposto. Da mesma forma, o embasamento teórico e a leitura em Santos (2007), Lefebvre (2001), Carlos (2007), Vasconcellos (2001), Sasaki (2006) entre outros, forneceram embasamento para um melhor entendimento e discussão do tema relacionado.

Após essas leituras, foi necessário aproximar da teoria a prática a fim de verificar, por meio de análise e estudo da capital maranhense, autores que estudam São Luís, como Ferreira (2000), Burnett (2008), Santana (2003), Porto (2010) e Diniz (2007). A leitura do Plano Diretor de 2006 foi também um importante instrumento para a compreensão da dinâmica territorial de São Luís.

Em seguida, realizamos levantamento de dados em órgãos Federais, Estaduais e Municipais, que serviram de base para a construção da base cartográfica da tese.

Em órgãos estaduais do Maranhão, como o Ministério Público Estadual obtivemos informações referentes aos avanços da legislação a respeito da pessoa com deficiência na capital maranhense, além de informações referentes ao número de ônibus adaptados e semiadaptados que circulam na cidade de São Luís. Na Secretaria dos Direitos Humanos, conseguimos documentos que referendam algumas leis e conquistas das pessoas com deficiência. Dentre as Secretarias Municipais buscamos a de Transportes, visando os estudos e resultados de campo nos terminais da integração.

Durante a fase da coleta de dados, houve grande dificuldade de acesso às informações junto a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes sobre os transportes, uma vez que alguns dados não foram disponibilizados, tais como: idade média da frota, número de ônibus em operação, mapas das linhas, extensão total de linhas, tempo médio das viagens, situação das vias, sistema de informação ao usuário e a qualidade de serviço oferecido ao cadeirante.

Para suprimir estas dificuldades, utilizamos informações fornecidas por entidades que trabalham com a pessoa com deficiência, tais como: Fórum das Entidades de Pessoas Portadoras de Deficiência e Patologia do Maranhão, e a Promotoria da Pessoa com Deficiência.

Por meio da pesquisa qualitativa, com fontes orais, buscamos compreender a história de vida dos cadeirantes que vivem nos espaços distintos da cidade de São Luís. Baseado em Born (2001), destacamos que a história de vida e o depoimento oral se inserem no quadro mais amplo da história oral como instrumento da análise do real.

Da mesma forma, apoiando-se em Gaulejac (2005),

O objetivo de trabalhar com a história de vida é ter acesso a uma realidade que ultrapasse o narrador, contada da maneira que é própria do sujeito. Dessa forma pudemos compreender o universo do qual ele faz parte. Isto mostra a faceta do mundo subjetivo em relação permanente e simultânea com os fatos sociais do sujeito da pesquisa. (GAULEJAC, 2005, p.12).

Conforme destaca Nogueira (2004), na relação de cumplicidade entre pesquisadores e sujeitos pesquisados, encontramos a possibilidade daquele que narra sua história experimentar uma resignificação de seu percurso e dar continuidade à construção de um sentido, frente a este relato endereçado.

Em vista destas referências, tínhamos a intenção de trabalharmos com quatro sujeitos na pesquisa, separados por diferentes grupos de locais de moradia na cidade de São Luís⁸: a cidade do Centro Histórico (núcleo inicial da cidade), a cidade do centro expandido (área nobre), a cidade dos conjuntos habitacionais (Angelim) e a periferia pobre ou social (Coroadinho). O objetivo das entrevistas era

⁸ Não é objetivo do presente trabalho uma reflexão mais aprofundada sobre o debate da diferenciação centro/centralidade/centro expandido/periferia, visto que o tema em questão é profundo. Todavia autores consagrados como Villaça (1988), Serpa (2007), Santos (2008) norteiam a distinção dos termos. A nossa intenção é apresentar os espaços de moradia dos entrevistados que residem em áreas diferenciadas de São Luís.

entender como cada cadeirante comporta-se nestes espaços diferenciados da cidade.

Durante o transcorrer da pesquisa, resolvemos optar por três sujeitos apenas, isto porque apesar das tentativas em tentar localizar cadeirante morador da área do centro expandido (área nobre), através das redes sociais e também frequentando locais da cidade comumente visitados por pessoas com maior poder aquisitivo, não obtivemos sucesso. Como a nossa pesquisa estabelece uma relação direta com o transporte coletivo, compreendemos que o cadeirante morador da cidade do centro expandido (área nobre), não expressaria com propriedade como é ser usuário do transporte coletivo, haja visto que esse sujeito não depende do transporte público para os seus deslocamentos.

Na coleta de dados com os sujeitos cadeirantes, foram utilizados roteiros de entrevistas semiestruturada. Segundo Minayo (2004), a entrevista semiestruturada é uma forma de colher informações baseadas no discurso livre do entrevistado. Pressupõe que o informante é competente para exprimir-se com clareza sobre questões da sua experiência, prestar informações fidedignas, manifestar em seus atos o significado que tem no contexto em que eles se realizam, revelando tanto a singularidade quanto à historicidade dos atos, concepções e ideias.

O roteiro utilizado (Apêndice A) serviu como norteador dos encontros. Foi também elaborado um pequeno diário de campo para descrever com maior precisão informações que apareciam ao longo das entrevistas e coletar informações detalhadas sobre o local de residência do entrevistado, percursos da rua, transporte público. É válido destacar que por orientação da banca de qualificação foi estruturado um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para os cadeirantes que participaram da pesquisa (Apêndice B), com o objetivo de que autorizassem a divulgação das informações que forneceram. Por questões éticas, previstas nesse Termo, o nome das pessoas foi mantido no anonimato. Assim utilizamos apenas o local de moradia de cada um deles.

As entrevistas foram realizadas de acordo com a possibilidade e conveniência dos sujeitos. O encontro e o primeiro contato com cada um aconteceu de diferentes formas.

A cadeirante, residente no Centro Histórico, trabalha em defesa das pessoas com deficiência, é militante com história de luta junto a entidades em defesa dos direitos da pessoa com deficiência.

A escolha do cadeirante, residente na área social periférica de São Luís, o Coroadinho, foi definida a partir de uma entrevista que este sujeito social concedeu a um programa jornalístico de televisão com abrangência nacional, abordando o déficit da acessibilidade no sistema de transporte público desta capital. Ao discutir sobre sua situação em particular, esse informante revelou o grave problema que enfrenta no sistema de transporte na cidade de São Luís.

O contato com o cadeirante morador do conjunto habitacional se deu por intermédio de pessoas conhecidas da pesquisadora que mediaram o contato inicial e que nos informaram das atividades esportivas desenvolvidas pelo mesmo na comunidade em que reside com crianças e adolescentes. Entendemos que o respondente poderia, assim como os demais entrevistados, contribuir com a pesquisa.

Depois do primeiro contato, era solicitada permissão para apresentar a pesquisa e conversar sobre a possibilidade de marcar um encontro posterior para nova entrevista. Escolhemos, para esses encontros, temas como aspectos sócios demográficos e econômicos, transporte coletivo e mobilidade no espaço urbano de São Luís. Além do relato individual de cada um dos entrevistados sob os aspectos pontuais que nós desejávamos investigar, ouvimos também suas histórias de vida, vitórias e dificuldades.

Duas entrevistas aconteceram nas residências dos cadeirantes, visto que era desejo nosso conhecer o cotidiano dos entrevistados, além de suas dificuldades no transporte coletivo, possibilidades, principais barreiras no trajeto para o trabalho e deslocamentos em geral. Uma única entrevista aconteceu no local de trabalho do cadeirante. Nos locais e horários combinados, a pesquisadora e o narrador sentavam próximos um do outro e a partir de perguntas direcionadas ao contexto da pesquisa, o sujeito começava a sua narrativa.

A fase de realização das entrevistas foi de extrema importância. Elas tiveram início no mês de março de 2010 e estenderam-se até julho de 2011. O período que compreendeu as entrevistas foi marcado por mais de um encontro com

cada um dos entrevistados. De posse dessas informações e visando conhecer a vida de cada um desses sujeitos, foram construídos mapas que visualizavam os percursos utilizados diariamente pelos entrevistados, tanto o que era realizado na cadeira de rodas, quanto no transporte coletivo.

Com as informações fornecidas pelos cadeirantes dos seus trajetos diários, construímos com a ajuda de um GPS de marca Garmin as rotas com as distâncias percorridas por cada um deles no transporte coletivo. Percorremos esses mesmos trajetos utilizando o transporte coletivo das linhas de ônibus utilizadas pelos cadeirantes para poder identificar e relatar as dificuldades encontradas durante a realização desses percursos.

Os trajetos realizados nas cadeiras de roda, de suas casas até o ponto de ônibus, posto de saúde, locais de compras e os percursos realizados no bairro de cada um também foram registrados. Dessa forma foi possível identificar as barreiras e dificuldades nos trajetos realizados por esses sujeitos.

Decidimos registrar as entrevistas com imagens fotográficas, autorizadas pelos sujeitos, bem como documentar momentos e situações cotidianas do cadeirante de acordo com os objetivos para análise posterior, percebendo reações, expressões, falas, ouvindo detalhadamente as respostas, frutos das nossas conversas.

A documentação fotográfica também foi elemento utilizado para a caracterização do meio físico, dos aspectos paisagísticos naturais e da influência de barreiras físicas em pontos estratégicos das vias públicas, das paradas de ônibus e equipamentos urbanos na capital maranhense. Ela possibilitou o registro dos dados referentes ao grupo estudado.

Utilizamos esse instrumento por concordar com Ferrara (2000, p.118) quando diz que “a imagem corresponde à informação solidamente relacionada a um significado que se constrói numa síntese de contornos claros”. A autora afirma que a imagem é um código urbano e impõe uma leitura e fruição que estão claramente inscritos na cidade enquanto espaço construído.

A partir da sistematização das leituras realizadas, das falas dos sujeitos e das fotografias selecionadas foi possível promover uma organização do perfil dos participantes da pesquisa, fornecendo dados resumidos como profissão,

escolaridade, sexo, idade, renda familiar, tipo de lesão acometida, local de moradia e tipo de transporte utilizado para os deslocamentos mais distantes, bem como também outros tipos de atividades por eles desenvolvidas (Quadro 1).

PERFIL DOS SUJEITOS DA PESQUISA			
PERFIL	CADEIRANTE 1	CADEIRANTE 2	CADEIRANTE 3
SEXO	Masculino	Masculino	Feminino
IDADE (anos)	58	50	45
ESCOLARIDADE	Ensino Fundamental	Ensino Médio (curso técnico / edificações)	Superior Incompleto (Pedagogia)
ESTADO CIVIL	Casado	Divorciado	Solteira
Nº DE FILHOS	4 filhos	2 filhos	-
PROFISSÃO	Aposentado	Aposentado	Funcionária Pública
RENDA	1 a 3 salários mínimos	3 a 5 salários mínimos	1 a 3 salários mínimos
LOCAL DE RESIDÊNCIA	Coroadinho	Angelim	Desterro
ÁREA DE RESIDÊNCIA	Cidade Periférica	Conjunto Habitacional	Centro Histórico
OUTRAS ATIVIDADES	Desenvolve trabalhos voluntários	Trabalha com crianças e adolescentes em escola de Futsal	Militante em defesa da pessoa com deficiência
LESÃO	Paraplegia após acidente de moto	Poliomielite	Fibrodissplasia Ossificante Progressiva
FASE DE AQUISIÇÃO DA DEFICIÊNCIA FÍSICA	Adquirida na fase adulta	Adquirida na infância	Adquirida na adolescência
MEIO DE DESLOCAMENTO	Transporte Coletivo/Cadeira de rodas	Transporte Coletivo/Cadeira de rodas	Transporte Coletivo/Cadeira de rodas

Quadro 1: Perfil dos sujeitos da pesquisa.
Org: CUNHA. H.W.A.P, 2011.

Compreendemos que nas interfaces da construção da tese os capítulos foram construídos. Através da ciência geográfica pudemos investigar e analisar categorias, estudar e compreender os espaços das urbes através dos estudos da cidade. Por outro lado observamos que grupos sociais produzem e apropriam-se desse espaço, outros sujeitos nem tanto, não se sentem parte desse lócus.

Pontuamos no nosso trabalho elementos que a nosso ver são importantes para a compreensão do estudo que nos propomos a fazer.

O resultado da elaboração argumentativa do presente trabalho é uma delimitação de mais um aporte da ciência geográfica que compreende o sujeito cadeirante como uma interface desse processo.

Após esses momentos, passamos aos demais aspectos formais do trabalho, a formatação do texto, a organização em capítulos, categorização para a obtenção de dados nas transcrições das entrevistas.

Diante do exposto como introdução a este trabalho o plano de redação da Tese ficou definido como explicitado a seguir.

Na **Introdução**, apresentamos o processo de construção da pesquisa, o interesse pelo campo de estudo partindo da situação problema. Iniciamos a discussão da acessibilidade da pessoa com deficiência física na cidade de São Luís e no transporte coletivo da capital maranhense. Os sujeitos sociais da pesquisa são apresentados. Neste capítulo, elaboramos quadro referente ao perfil dos sujeitos entrevistados, aspectos como grau de escolaridade, profissão, estado civil são identificados para se ter uma visão mais detalhada dos cadeirantes da pesquisa.

No capítulo 1, **Acessibilidade e Mobilidade: a pessoa com deficiência em discussão** – apresentamos pressupostos teóricos e conceituais que fundamentam a investigação. Em nível de Brasil e Maranhão, é apresentado o número de pessoas com deficiência física. Iniciamos a discussão apresentando o campo empírico da pesquisa, contextualizando a pessoa com deficiência física em São Luís e descrevendo a formação do espaço urbano da capital maranhense.

No capítulo 2, **São Luís para todos?** - apresentamos o cadeirante nos múltiplos espaços da capital maranhense. Os bairros escolhidos da pesquisa são analisados desde a sua criação e o olhar do cadeirante nesses espaços como morador cidadão. É discutida e analisada a apropriação desses espaços pelos sujeitos entrevistados. Neste capítulo, são apresentados os mapas com os registros fotográficos das residências dos entrevistados, os percursos urbanos utilizados por cada um, além da identificação das barreiras encontradas por eles durante os percursos.

No capítulo 3, **São Luís pela janela do ônibus: acessibilidade ao transporte na cidade do automóvel** - apresentamos a apropriação do espaço urbano de São Luís, pelo automóvel e a má qualidade do transporte público oferecido à população da capital maranhense, inclusive para o cadeirante. Discutimos a instalação dos Terminais da Integração na capital maranhense na década de 1990, o seu funcionamento, a estrutura e a utilização desse espaço pelos sujeitos entrevistados, bem como a situação e as medidas mitigadoras para superar dificuldades do seu cotidiano a partir da adequação do transporte para ele. São apresentadas as barreiras vivenciadas pela pessoa com deficiência física no transporte coletivo.

No capítulo 4, **O cadeirante na cidade fragmentada** – elaboramos uma análise mais verticalizada da questão da acessibilidade na capital maranhense. São abordadas as aplicabilidades e os desencontros da política urbana e da legislação da acessibilidade em São Luís. Cada um dos sujeitos entrevistados relata seus anseios, medos e dificuldades percebidos em São Luís.

E, por fim, nas **Conclusões e Perspectivas Futuras**, apresentamos observações a respeito da pesquisa, lançamos novas indagações como uma obra aberta a outras pesquisas e futuros questionamentos.

CAPITULO I

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE: A PESSOA COM DEFICIÊNCIA EM DISCUSSÃO



Foto 2 : Cadeirante morador do Coroadinho em transporte coletivo da capital sendo colocado em ônibus onde elevador não funciona.
Fonte : CUNHA, H.W.A.P, 2010.

“Professora, (...) a senhora acha que lugar de cadeirante é em casa” ?

Cadeirante morador do Coroadinho.

1. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE: A PESSOA COM DEFICIÊNCIA EM DISCUSSÃO.

Nessa pesquisa buscamos perceber de que forma a pessoa com deficiência física, no caso específico o cadeirante, tem conseguido superar barreiras físicas, arquitetônicas e também sociais em São Luís-MA. Desta forma, a discussão sobre as lutas e conquistas das pessoas com deficiência é de extrema relevância para a compreensão do campo do direito à cidade e da apropriação do espaço urbano pelos sujeitos sociais. Nesta direção, considerando as especificidades que aqui foram destacadas, duas categorias analíticas foram fundamentais para a compreensão dessas questões, a acessibilidade e a mobilidade, por serem palavras-chaves na análise de uma cidade e de um transporte público mais acessível, segundo a literatura correspondente.

Conforme a abordagem apresentada nas reflexões iniciais do trabalho, percorrer o universo do direito à cidade e à apropriação do espaço urbano como campo de lutas e conquistas pela pessoa com deficiência é de extrema relevância. Nessa perspectiva, e a nível de esclarecimento durante a pesquisa, utilizaremos o termo pessoa com deficiência. É importante destacar que este termo é escolhido pelos movimentos sociais e pelas organizações civis, e utilizado oficialmente pela Organização das Nações Unidas desde 2006 (OTHERO, 2010).

Assim, apresentaremos alguns parâmetros para a análise da acessibilidade e mobilidade, do ponto de vista das pessoas com deficiência, considerando que os nossos entrevistados, os cadeirantes, residem em áreas diferenciadas do espaço urbano de São Luís. Todos eles se deslocam em cadeiras de rodas, e em longas distâncias, sendo que o meio de deslocamento utilizado é o transporte público. Com o intuito de relacionar as cidades percebidas em São Luís com a questão do transporte público apresentaremos alguns aportes para as categorias em análise.

Iniciamos com acessibilidade. A palavra, epistemologicamente, tem origem no latim, *accessibilitas*, que significa livre acesso, proximidade de aproximação. Vasconcellos (2000) destaca que a acessibilidade na sua forma mais simples pode ser medida pelo número e pela natureza dos destinos que podem ser

alcançados por uma pessoa. Dessa forma, a acessibilidade é compreendida como a facilidade que se tem de atingir diferentes locais da cidade.

Em décadas passadas a acessibilidade era descrita como condição de mobilidade e eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, numa clara alusão às condições de acesso a edifícios e meios de transporte. Na contemporaneidade, esse conceito ampliou-se e, atualmente, a acessibilidade configura-se como um paradigma da inclusão. Nesse sentido há a compreensão de que as barreiras são mais intensas, complexas e vão além da questão da mobilidade (WAGNER et al, 2011).

Confirmando essa visão, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) define acessibilidade como possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaço e mobiliário urbano (ABNT, 2004).

O mesmo documento, ainda destaca que:

Todos os espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados, bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos, devem atender ao dispositivo nesta norma para serem considerados acessíveis. (ABNT, p. 1, 2004).

Diante da amplitude dessa discussão, é importante conhecer as normas técnicas da ABNT (2004), no que diz respeito à acessibilidade. Elas direcionam para um amplo campo de apropriação de equipamentos, mobiliário e uso do espaço pelas pessoas com deficiência.

Conforme se pode observar no Quadro 2, há um esforço de normatização estrutural dos espaços de uso coletivo para se garantir a utilização por estas pessoas de equipamentos e veículos de transportes. Esta normatização nos leva a refletir que o padrão de normalidade da produção do espaço urbano representa, de fato, um grande número de barreiras físicas que geram desconforto para quem precisa transpor esses obstáculos.

NORMAS TÉCNICAS DA ABNT SOBRE ACESSIBILIDADE	
NBR 9050	Acessibilidade a Edificações Mobiliárias, Espaços e Equipamentos Urbanos.
NBR 13994	Elevadores de Passageiros – Elevadores para Pessoas Portadoras de Deficiência
NBR 14020	Acessibilidade a Pessoas Portadora de Deficiência – Trem de longo percurso
NBR 14021	Transporte – Acessibilidade no Sistema de Trem Urbano ou Metropolitano
NBR 14022	Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus para atendimento urbano e intermunicipal
NBR 14273	Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial
NBR 14970-1	Acessibilidade em veículos automotores – requisitos de dirigibilidade
NBR 14970-2	Acessibilidade em veículos automotores – Diretrizes para avaliação clínica de condutor
NBR 14970-3	Acessibilidade em veículos automotores – Diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado.
NBR 15250	Acessibilidade em caixa de autoatendimento bancário
NBR 15290	Acessibilidade em comunicação na Televisão
NBR 15320	Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário
NBR 15450	Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário
NBR 15599	Acessibilidade – Comunicação na prestação de serviços
NBR 313	Elevadores de passageiros requisitos de segurança para a construção e instalação – requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas incluindo pessoas com deficiência
NBR 14022	Acessibilidade em veículos de característica urbana para o transporte coletivo de passageiros
NBR 15655 -1	Plataforma de elevação motorizada para pessoas com mobilidade reduzida – requisitos para segurança, dimensões e operação funcional
NBR 15570	Transportes – Especificações Técnicas para a fabricação de veículos de características urbana para transporte coletivo de passageiros
NBR 15646	Acessibilidade plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículo com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros

Quadro 2: Normas técnicas da ABNT sobre acessibilidade.

Adaptado: portal mj.gov.br/corde, 2007.

Org: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Nessa perspectiva, a temática da acessibilidade está presente, além das normas da ABNT, também nas obrigações do Departamento de Cidadania e Inclusão Social do Ministério das Cidades o qual afirma, no decreto nº 4.665 de 3 de abril de 2003, que se deve “elaborar diretrizes para a modernização e disseminação

dos padrões de mobilidade e acessibilidade das populações dos centros urbanos brasileiros” (BRASIL, 2003).

Por sua vez, a Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 estabelece as normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência física ou com mobilidade reduzida mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias públicas, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios, nos meios de transporte e também de comunicação (BRASIL, 2000).

As definições estabelecidas no artigo 2º da lei em questão são as seguintes:

I – Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização com segurança e autonomia dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – Barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso à liberdade de movimentos e à circulação com segurança das pessoas. (BRASIL, 2000, Artigo 2º, p.20).

Conforme as expressões grifadas por nós, a legislação em vigor relaciona o conceito de acessibilidade à mobilidade. Assim, a acessibilidade é um elemento indispensável para alcançar locais do espaço público distantes do local de trabalho das pessoas com deficiência, além de proporcionar a mobilidade de tais cidadãos para outros espaços. Nesse contexto, concordamos com Raia (1997) quando destaca que a acessibilidade possibilita o acesso dos indivíduos aos pontos de emprego, educação, lazer e equipamentos públicos, tanto em função do uso do solo, como em razão das características dos sistemas de transportes.

Para Aguiar (2010), a acessibilidade deve ser um dos aspectos e exigências que devem guiar as decisões de projetos e por isso ela não deve ser considerada apenas depois que as decisões forem tomadas. Vários critérios de exigências devem ser observados para que todos os níveis da escala urbana sejam contemplados.

A mesma autora destaca que o conceito de acessibilidade tornou-se melhor compreendido devido ao entendimento da palavra “barreira”. Para ela,

barreira é considerada um obstáculo físico que restringe a mobilidade e não permite o uso confortável e seguro do espaço e de seus componentes.

As barreiras podem ser assim descritas:

Barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

Barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;

Barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transporte;

Barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistema de comunicação (BRASIL, 2006, p.56).

Para Aguiar (2010), essas barreiras podem ser evitadas através de diferentes soluções, de acordo com a necessidade dos usuários.

Portanto, acessibilidade está diretamente relacionada:

À facilidade de acesso aos locais onde se desenvolvem as diversas atividades, sobretudo, da proximidade entre esses locais e a moradia das pessoas em princípio, quanto mais próximo mais acessível (FERRAZ e TORRES, 2004, p.102).

Dessa forma, considerando a acessibilidade urbana, entendemos que esta deveria ser a facilidade, em distância, tempo e custo de alcançar fisicamente os destinos desejados na cidade. Tendo esta concepção como ponto de partida, a acessibilidade parece ser uma realidade distante ou inexistente no espaço urbano de São Luís. As barreiras físicas são inúmeras, as dificuldades de acesso encontradas nas ruas refletem as contradições de políticas amplamente discutidas, porém não efetivadas.

Por que isso acontece? Seria o não comprometimento do poder público? Seria o desconhecimento por parte dos gestores em relação à efetivação de conquistas já alcançadas? Ou a não participação de cadeirantes no movimento de luta pela acessibilidade? Ou simplesmente descaso do poder público?

Um dos caminhos para superação das barreiras físicas é a mobilização social. Assim, entre aqueles que participam de lutas e processos decisórios por parte dos cadeirantes envolvidos em tais práticas o resultado é refletido na melhoria da

cidade, mesmo que de forma embrionária, inclusive pelos que não percebem tais modificações ou não se envolvem na luta por conquistas pela acessibilidade.

Na fala dos cadeirantes do bairro do Coroadinho e do Centro Histórico, é percebido que o envolvimento em movimentos sociais pela acessibilidade é indispensável para a sucessão de mudanças.

(...) “Pois é, mas mesmo assim é eu sou muito raçudo, gosto mesmo de brigar pelos meus direitos eu não me sinto mais sozinho, porque tenho outros amigos que lutam pelos mesmos direitos que eu” (...)

Cadeirante morador do Coroadinho.

(...) “A participação nas lutas em defesa da pessoa com deficiência vai nos dar maior visibilidade (...), Seremos vistos e respeitados. É bom pra nós. Eu mesma faço parte do Fórum Maranhense das Entidades da Pessoa com Deficiência e Patologia e muita coisa que já foi feita foi porque nós lutamos, fomos atrás. Se eu disser que nada foi feito eu tô negando a nossa luta que tem sido muito grande desde de 96. Claro que se hoje existe essa discussão sobre acessibilidade, foi porque as coisas começaram a mudar. Agora ela tem que sair só da teoria pra ser efetivada” (...)

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

Nessa perspectiva, Carlos (1992) destaca o papel e a ação dos movimentos sociais em prol da coletividade, quando afirma que:

Os movimentos sociais nascem da consciência das condições de vida das diversas classes. O indivíduo toma consciência de seu direito de participação nas decisões como decorrência da vida na cidade. Desse modo esses movimentos têm um papel importante na ampliação e acumulação de forças e experiências. Marcam o início de um processo que tende a afetar a vida daqueles que participam, pelo enriquecimento que o contato com o outro propicia e que o debate estimula. Poderá reforçar ou mesmo detonar avanços políticos substantivos em direção à democratização, na medida em que traduz a ideia do sujeito coletivo, como uma revelação da identidade do homem, através da ação. É a luta pela cidadania, a luta por transformações (...). Trata-se de fato, do inalienável direito a uma vida decente para todos, não importando o lugar em que se encontre (...). Mais do que um direito à cidade, o que está em jogo é o direito a obter da sociedade aqueles bens e serviços mínimos, sem os quais a existência não é digna. É o direito à participação numa sociedade de excluídos. (CARLOS, 1992, p.87,88).

Entretanto, observou-se durante as entrevistas realizadas que alguns dos sujeitos entrevistados conhecem a importância de algumas conquistas, e a implementação de algumas Leis e Decretos, como por exemplo o Decreto nº 4665 de 2003 que faz referência a implementação da acessibilidade e mobilidade nos centros urbanos, e que foi referendado no início do capítulo, porém nem todos se

envolvem no movimento, ou preferem fazer das suas vitórias conquistas pessoais, como é relatado pelo cadeirante do Angelim (Conjunto Habitacional).

(...) “Eu não gosto de participar de nenhuma associação, já fiz, há um tempo agora não me interessa mais, não faço parte mesmo (...) acho que ninguém consegue as coisas radicalmente, não adianta mesmo, eu via muita briga, as coisas tinham que acontecer logo, de qualquer jeito, mas as coisas não iam adianta Eu vejo que é tanta coisa falada pelos cadeirantes, mas quase nada é feito. Eu prefiro ficar assim como eu tô, prefiro lutar sozinho. A minha luta é sozinho, tento fazer o que eu posso para melhorar o meu bairro. No próximo ano mesmo, vou me candidatar para ser presidente da associação de moradores e a primeira coisa que vou fazer é melhorar a infraestrutura do comércio do bairro. Pra você ter uma ideia aqui no bairro só existe uma farmácia quando preciso ir até lá é complicado, primeiro a rampa que dá acesso a farmácia foi construída do lado errado, do lado que a porta da farmácia não abre. Eu já perguntei pro proprietário se ele quer que eu continue comprando lá. Outra situação é na padaria, ainda bem que aqui não tem só uma, mas eu gosto de ir nessa, o problema é que tem um vendedor de cd que acha de colocar as mercadorias dele todo dia na calçada que eu passo” (...).

Cadeirante morador do Angelim.

A fala do cadeirante morador do conjunto Angelim é recheada de angústia, decepção e revolta em relação à efetivação e solução dos problemas referentes à acessibilidade. Entendemos que esse não envolvimento em discussões importantes do ponto de vista da apropriação da cidade gera grandes abismos entre a cidade de direito e a cidade de fato. Somente a mobilização social poderá diminuir estes abismos. Dessa forma, concordamos com Lefebvre (2001) quando afirma que:

Apenas grupos, classes ou frações de classes sociais capazes de iniciativas revolucionárias podem se encarregar das, e levar até a sua plena realização, soluções para os problemas urbanos; com essas forças, sociais e políticas, a cidade renovada se tornará obra. (LEFEBVRE, 2001, p. 113).

Com relação à categoria mobilidade, a mesma deve ser compreendida como essencial ao crescimento e ordenamento dos espaços citadinos. Tal conceito foi relacionado por Alves e Raia Júnior (2009), como os deslocamentos diários (viagens) de pessoas no espaço urbano. Consideraram então, não apenas a sua efetiva ocorrência, mas também a facilidade e a possibilidade de ocorrência.

O Programa Brasil Acessível do Governo Federal⁹ observa que o conceito de mobilidade urbana está relacionado de forma direta com o transitar pela cidade, isto porque ela é um atributo da cidade. Assim,

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e de bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias, e de toda a infraestrutura calçadas, vias que possibilitem esse ir e vir cotidiano (...) é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (BRASIL, 2006, p.21).

Contudo, entendemos que a mobilidade não deve ser vista apenas como um atributo da cidade que facilita o deslocamento das pessoas. Concordando com Vasconcellos (2001), também é preciso considerar na mobilidade as condições de vida das pessoas. Afinal, é patente o fato de a diferença física ser um limitador da acessibilidade nos países mais pobres. Para o autor, isso acontece em decorrência de inúmeros fatores como, por exemplo:

Os portadores de deficiência física são menos móveis por motivos óbvios. Enquanto em sociedades mais ricas eles recebem tratamento especial para garantir as suas necessidades básicas de deslocamento, nos países em desenvolvimento, eles raramente têm algum tipo de apoio. Sem dúvida, os portadores de deficiência formam o grupo social mais prejudicado em suas necessidades de mobilidade nos países em desenvolvimento, ainda mais prejudicado que os pobres. Além das barreiras físicas e da inadequação da infraestrutura, eles enfrentam barreiras culturais relacionadas às famílias que não querem expor seus membros deficientes em público. A discussão de como superar o problema é uma das mais difíceis em termos de política de transporte, profundamente relacionado ao conceito de equidade. (VASCONCELLOS, 2001, p. 122).

A dificuldade do cadeirante de apropriar-se do espaço citadino em São Luís vai de encontro com as afirmações propostas por Vasconcellos (2001) e citadas anteriormente. A cidade não foi pensada e estruturada para esses sujeitos. Os problemas identificados na pesquisa são inúmeros, desde calçadas não rebaixadas adequadamente até a dificuldade de acesso a prédios como hospitais, banheiros públicos não adaptados, transporte público ineficiente, dificuldade de acesso a hospitais, dentre outros.

⁹ O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana surge com o objetivo de estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas, inserido no conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvido pela SeMob. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades, uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público. (BRASIL, 2000).

Tais condições foram relatadas pelos entrevistados nos trechos seguintes,

(...) “Eu tenho que chegar à parada quatro horas da tarde e a minha faculdade começa às sete da noite. Eu mesmo passei um ano sem ir na biblioteca porque não tinha rampa, a minha amiga tinha que buscar os livros na biblioteca, eu fiquei decepcionada com a educação inclusiva nessa faculdade (silêncio) eu esperava mais, isso porque a faculdade que eu estudo, trabalha com a inclusão”.

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

(...) “Outro dia me apareceu um problema de saúde, eu não gosto muito de ir em médico, mas é preciso, quando isso acontece vou no posto aqui na comunidade, mas chegar até lá é muito difícil, são mais ou menos dois quilômetros, as ruas são péssimas e no posto da comunidade tem muita escada” (...).

Cadeirante morador do Coroadinho.

“Aqui no bairro tem um armarinho (...) já disse para a dona pintar a rampa de amarelo, só assim os carros não vão parar em cima (...) lá na quadra de esporte a rampa que dá acesso é inclinada demais, eu tenho que pedir ajuda para um aluno sempre me segurar se não caio na certa”.

Cadeirante morador do Angelim.

Nessa perspectiva, o entendimento das categorias mobilidade e acessibilidade são de grande importância não só para o trabalho aqui apresentado, mas também a releitura que os cadeirantes entrevistados fazem da apropriação desses termos.

Em relação aos sujeitos da pesquisa, questiona-se qual é o entendimento dessas categorias por eles, qual é a importância das mesmas para a apropriação do espaço por esses sujeitos. É notório que as expressões são bastante utilizadas, mas existe uma grande dificuldade da apropriação da categoria pelo cadeirante.

Na fala do cadeirante morador do Angelim, a concepção do conceito de acessibilidade é definida na forma como os gestores e políticos poderiam melhor organizar o espaço público:

“Como cadeirante, seria muito bom se os políticos melhorassem a cidade e nós tivéssemos como chegar aos lugares. Não só o cadeirante, mas o velhinho que precisa também pegar o ônibus, o cego, todas as pessoas que tem deficiência e o degrau é muito alto, e o ônibus não deixa, a calçada não deixa. Os ônibus já melhoraram, mas muitos elevadores ainda não funcionam quando a gente precisa. Sabe, eu até não me incomodo de pagar a passagem no ônibus, mas que essa passagem seja investida no meu direito de ir e vir tranquilamente”.

Cadeirante morador do Angelim.

Para a cadeirante do Centro Histórico a compreensão da categoria acessibilidade é definida na apropriação dos espaços da cidade na sua totalidade, ou seja, na forma como a mesma poderia com mais autonomia transitar pelos espaços da urbe sem sentir-se constrangida ou impedida de ter acesso a determinados locais. A entrevistada resume a categoria da seguinte forma:

“Eu comecei a entender o que era acessibilidade quando eu sai de casa em cadeira de roda pela primeira vez, antes disso acho que nem se falava nesse termo, ou eu nem me preocupava com isso, só fui me importar mesmo depois do meu problema de saúde, é o que acontece normalmente com todo mundo. Hoje muito se fala em acessibilidade porque nós estamos nos mostrando mais, aparecendo, antes a gente não se mostrava. E hoje acessibilidade pra mim é quando eu vou a um local, um espaço e não tem nenhum tipo de barreira que me impeça de entrar naquele ambiente. Sabe, hoje eu sei que, a acessibilidade vai garantir a minha dignidade, eu vou me sentir respeitada como ser humano, livre, como se eu fizesse parte daquele ambiente, me sentir incluída, não vou ter que passar constrangimento pra ser carregada, quando eu mesma poderia ter a minha autonomia, a acessibilidade poderia me dar a minha liberdade”.

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

Nessa perspectiva, e de acordo com o relato da cadeirante do Centro Histórico, percebemos que os espaços urbanos de São Luís assemelham-se a espaços de grandes disputas sociais, sobretudo, sendo este espaço o “lócus” privilegiado da exclusão social. Partindo deste pressuposto, situações de exclusão resultantes e resultado das desigualdades sociais podem ser agravadas pela manutenção das condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivo (CARDOSO, 2007).

Nesse contexto, os cadeirantes sofrem com tais situações, pelo fato de não poderem transitar pelos espaços da cidade de forma emancipatória e com autonomia, refletindo e reforçando assim a ideia da indiferença.

Tendo em vista que estas dificuldades foram comuns aos nossos entrevistados, entendemos que este processo de exclusão homogeniza (standardização) o espaço da cidade, uma vez que os problemas enfrentados por estes sujeitos, independentemente do bairro onde vivem, são os mesmos. Isto se concretiza, por exemplo, na dificuldade de utilização do sistema de transporte coletivo em São Luís, principalmente quando os sujeitos envolvidos no uso constante desse meio de locomoção apresentam dificuldades no acesso a estes veículos e à cidade.

Diante de tal contexto urbano no qual predomina a exclusão e sua padronização, a presente pesquisa irá discutir a questão da acessibilidade e mobilidade de cadeirantes, considerando a insuficiência das medidas - como a construção de rampas e rebaixamento de guias e calçadas. Afinal,

(...) é comum que a construção de rampas nas esquinas e de uma determinada percentagem de vagas para estacionamento de veículos adaptados às pessoas com deficiência física sejam considerados como “suficientes” para taxar o projeto urbano de projeto inclusivo. (BRASIL, 2008, p. 46).

Observa-se, portanto, que a questão da acessibilidade e mobilidade destes sujeitos à cidade de São Luís é uma questão muito mais ampla, relacionada à cidadania. Como uma das expressões mais simples da cidadania está o direito de ir e vir, considerando-se que a estrutura viária das cidades é fundamental para a realização dos deslocamentos, constituindo parte crucial do sistema de transporte urbano. É ela quem determina o grau de funcionamento, operacionalidade, acessibilidade e mobilidade entre as diferentes áreas onde se estabelecem as variadas atividades urbanas (GROTTA, 2005).

Assim, construímos o trabalho ratificando o que afirma Resende (2004). Para ela, a acessibilidade não interessa apenas as pessoas com deficiência, pois a acessibilidade facilita a vida de toda a coletividade. Afinal, todos devem utilizar e usufruir os serviços e oportunidades disponibilizadas para a população, sem que barreiras interfiram no processo e que excluam pessoas. Este é o caso da conservação de calçadas e eliminação de obstáculos, telefones públicos dentro dos padrões estabelecidos pela ABNT, (2004) adaptação de banheiros públicos, implantação de guias rebaixadas, transporte coletivo acessível, implementação de elevadores e/ou rampas de acesso a prédios públicos respeitando a implementação de elevadores e/ou rampas de acesso.

No presente trabalho, argumentamos que o desenvolvimento do sistema público de transporte deve ser entendido como prioridade no espaço citadino de São Luís. Em termos específicos, sem a implementação de um transporte coletivo efetivamente compromissado com a vida dos cidadãos, não é possível pensar em cidades acessíveis.

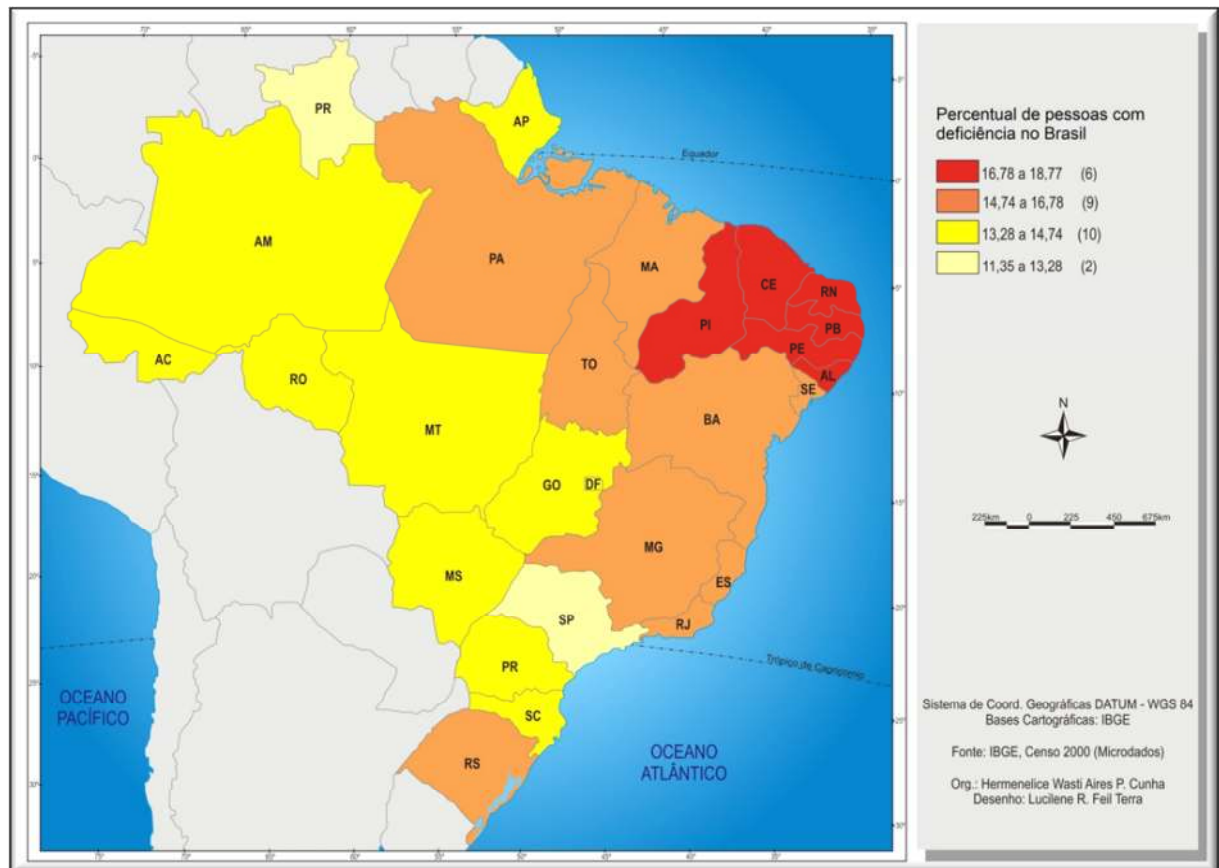
Concordamos com Pereira (2006) quando destaca que a equiparação entre mobilidade e acessibilidade só poderá ser efetivamente complementada quando houver uma adequada política de transportes atrelada ao planejamento e às políticas urbanas de modo a favorecer a melhoria e a eficácia dos deslocamentos nas cidades.

Nessa perspectiva, no próximo subitem, apresentamos informações referentes aos tipos de deficiências encontradas em território nacional, segundo Decreto Federal nº 5.296/04, além do número de pessoas com deficiência física vivendo nas cidades brasileiras, no Maranhão e na capital maranhense.

1.1 Contextualizando a pessoa com deficiência física

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS) o número de pessoas com deficiência no mundo até o início do século XXI seria o da ordem de aproximadamente 600 milhões, ou seja, 10% da população mundial.

O IBGE (2000) aponta que no Brasil, aproximadamente, 24,5 milhões de indivíduos apresentam deficiência, isso significa 14,5% da população brasileira (Mapa 1), incluindo aí todos os tipos de deficiência distribuídos pelo território nacional.



Mapa 1: Mapa de dados de pessoas com deficiência no Brasil.
Org: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

No que diz respeito aos dados apresentados no Mapa-1 referente as pessoas com deficiência no Brasil, as regiões Sudeste e Nordeste apresentam os maiores números 9.459.615 e 8.025.535 respectivamente. Já em termos de proporções das pessoas com deficiência em relação ao total da respectiva região, os índices indicam que as regiões Nordeste e Norte dispõem dos maiores percentuais

16,78% e 14,74% respectivamente. Em relação às demais regiões, observa-se uma certa similaridade nos percentuais 14,31% no Sul; 13,90% no Centro-Oeste e 13,06% no Sudeste (NERI, 2003).

Segundo Decreto Federal nº 5.296/04, as deficiências no território nacional foram divididas em cinco grupos, entre as quais têm-se as seguintes definições:

Deficiência Física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo, 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 produzem dificuldades para o desempenho de funções;

Deficiência Auditiva: perda bilateral, parcial ou total de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferido por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

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 60°, ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

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: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança; habilidades acadêmicas; lazer e trabalho;

Deficiência Múltipla: associação de duas ou mais deficiências.

Nessa perspectiva, as causas das deficiências no nosso país são inúmeras. A totalidade de casos é particularmente acentuada por dois grupos de causas principais, um decorrente e característico dos países em desenvolvimento e,

outro típico das metrópoles do primeiro mundo. Este tipo de abordagem distribui as causas das deficiências em dois grupos:

- a) a deficiência congênita, proveniente desde o nascimento;
- b) a deficiência adquirida ao longo da vida. (NERI, 2003).

Com relação à deficiência adquirida ao longo da vida, causas externas como a violência, os acidentes de trânsito e de trabalho são grandes causadores de deficiência, principalmente nos centros de grande e médio porte.

Outro aspecto diz respeito ao envelhecimento da população. Apesar de a deficiência ser representada por todas as faixas etárias, o que se verifica é que quanto maior a idade, maior também a quantidade de indivíduos que possuem algum tipo de deficiência.

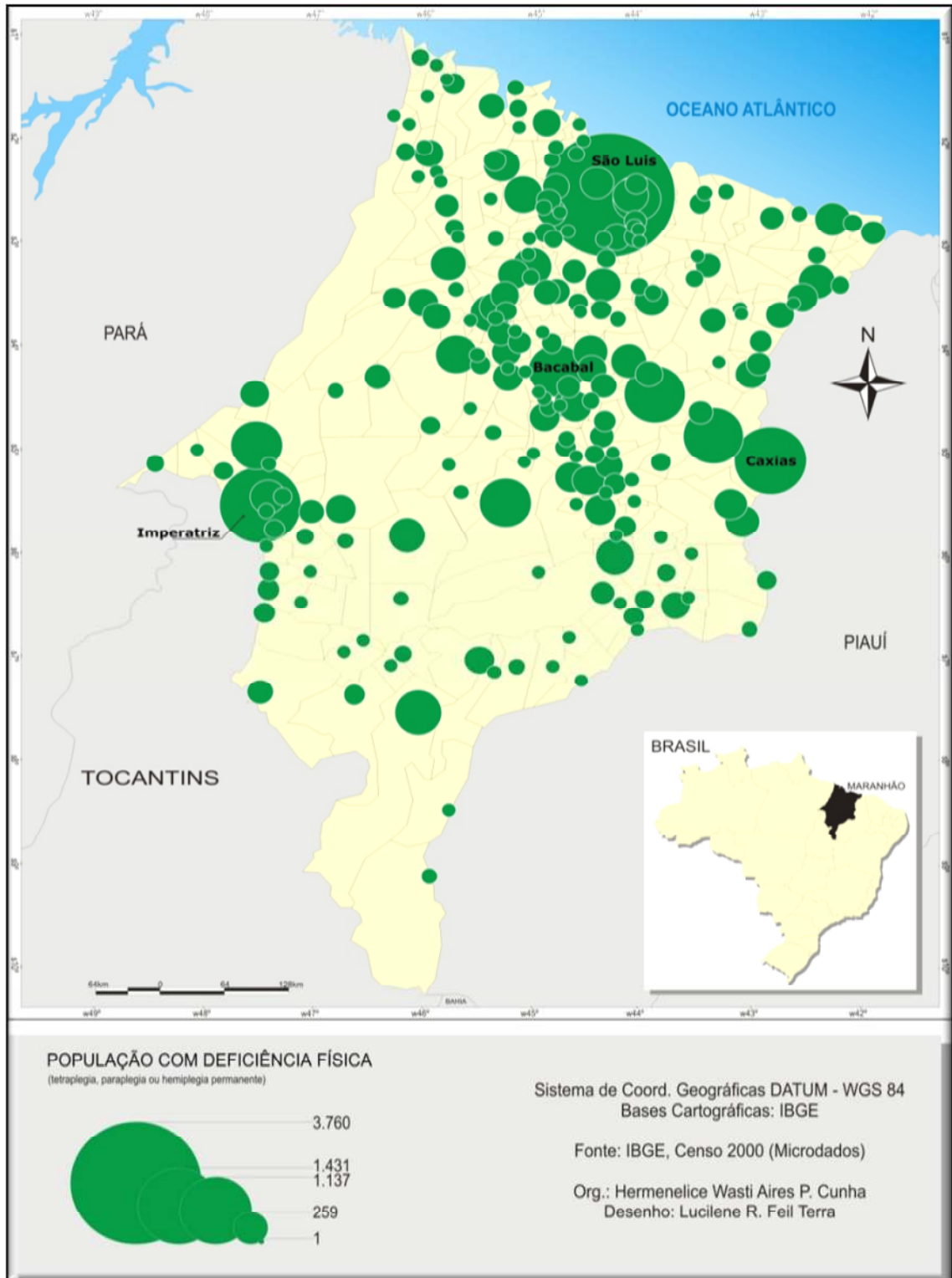
De acordo com dados obtidos por Neri (2003), dentre os 24,5 milhões de brasileiros que apresentam algum tipo de deficiência, apenas 1,5% estão na faixa que vai de 0 a 4 anos, enquanto que na população com 60 anos ou mais esse índice sobe para 29%.

Considerando a distribuição da pessoa com deficiência na escala nacional o Maranhão não se encontra no grupo com maiores percentuais. Contudo, uma vez analisado o problema observa-se que o retrato da realidade maranhense não é diferente do que é percebido em outros estados brasileiros.

No Maranhão, os estudos de Maciel Júnior (2008) demonstram que existem 912.930 mil pessoas com deficiência, distribuídos pelos 217 municípios do Estado, o que representa aproximadamente 16,14% de sua população.

De acordo com dados do IBGE (2000), com base nos estudos de Chahini (2005), as deficiências presentes no Estado do Maranhão podem ser distribuídas da seguinte forma: 83.389 pessoas são cegas ou possuem alguma ou grande dificuldade em enxergar; 34.084 são deficientes físicos, devido possuírem incapacidade com alguma ou grande dificuldade em caminhar ou subir escadas; 23.063 são deficientes auditivos, devido possuírem incapacidade com alguma ou grande dificuldade permanente em ouvir.

A maior concentração dos indivíduos com deficiência física encontra-se nos maiores núcleos urbanos do Estado como os municípios de São Luís, Imperatriz, Caxias e Bacabal (Mapa 2).



Mapa 2: População com deficiência física no Estado do Maranhão.
Org.: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Na capital do Estado, São Luís, de acordo com dados do IBGE (2000) (Tabela 1), existe um número expressivo de pessoas com deficiência física. Contudo, é notória a inexistência ou falta de políticas públicas direcionadas para esse grupo da sociedade que tem como consequência problemas no espaço urbano da capital maranhense que refletem de forma direta no direito à apropriação do seu mobiliário urbano, equipamentos e serviços.

Tabela 1 - População da Grande São Luís com deficiência física.

População em 2000		Tetraplegia, paraplegia ou hemiplegia permanente		Falta de membro ou de parte dele		Total	
		Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Estado do Maranhão	5.657.552	32.575	0,58%	16.927	0,30%	49.502	0,87%
Grande São Luís	1.070.688	4.631	0,43%	2.153	0,20%	6.784	0,63%
São Luís	870.028	3.760	0,43%	1.708	0,20%	5.468	0,63%
São José de Ribamar	107.384	497	0,46%	223	0,21%	720	0,67%
Paço do Lumiar	76.188	274	0,36%	173	0,23%	447	0,59%
Raposa	17.088	100	0,59%	50	0,29%	150	0,88%

Fonte: IBGE, 2000.

Os problemas encontrados nas cidades pelas pessoas com deficiência normalmente são muito parecidos: são as barreiras arquitetônicas, sociais e também atitudinais. Esses espaços precisam adequar-se para que as pessoas com deficiência sintam-se parte do todo, colaboradores e participantes de uma sociedade que seja menos fragmentada e mais igualitária.

Portanto, entendemos que a contextualização da pessoa com deficiência no cenário nacional e, por conseguinte no Estado do Maranhão, é de grande importância para se compreenderem as várias nuances desse processo que acaba não diferenciado também de outras realidades nacionais.

No próximo subitem, apresentamos características particulares referentes à capital do Maranhão, sua localização geográfica, as especificidades referentes à Ilha do Maranhão.

1.2 Caracterização da área de estudo: a cidade de São Luís

O município de São Luís está localizado na Ilha do Maranhão (Mapa 3), ocupando a maior parte da área total, ou seja, 57%. Além da capital estão situados na ilha do Maranhão os municípios de São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa. (IBGE, 2002)

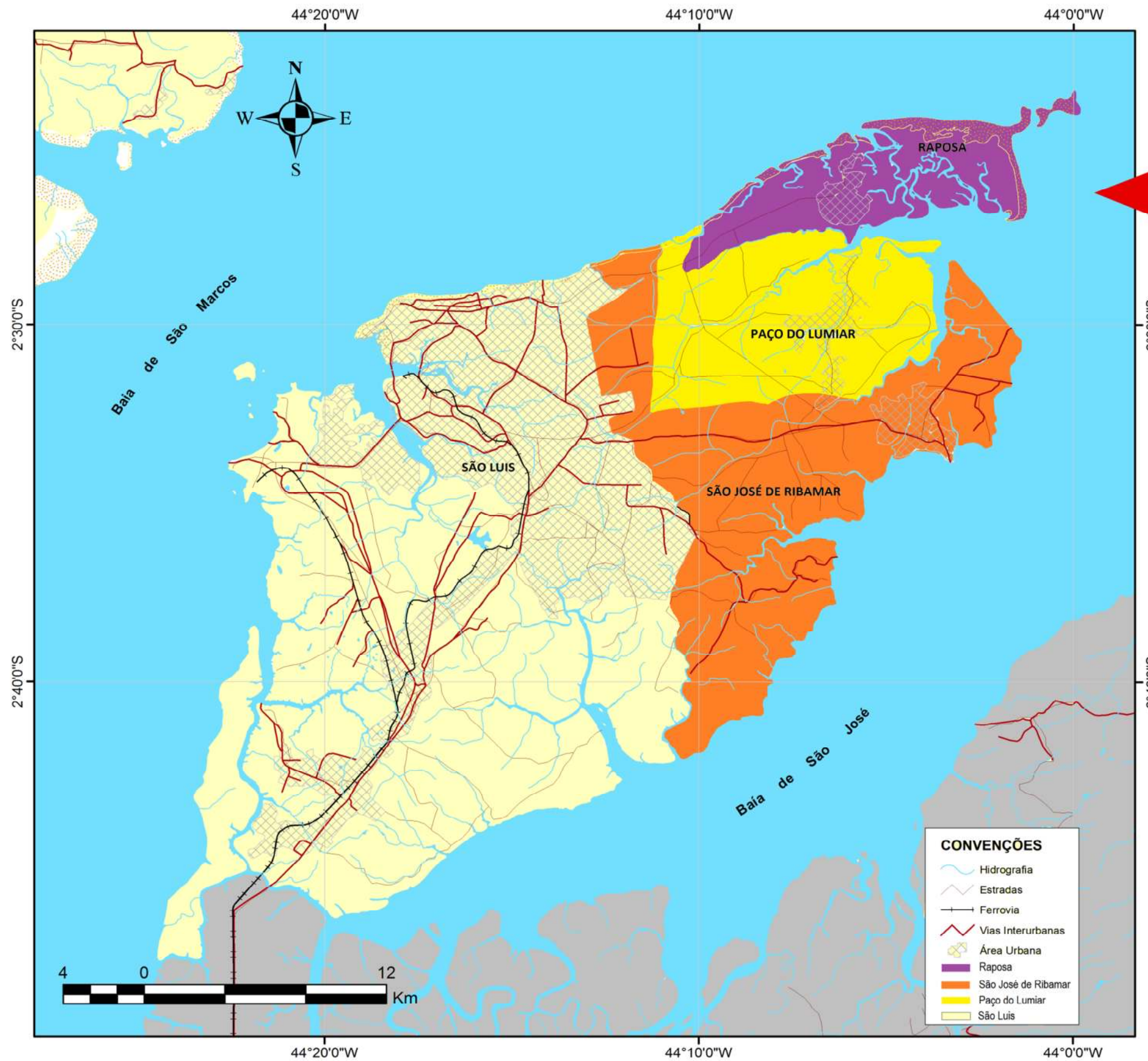
São Luís apresenta uma área geográfica de 827 Km² e está localizada no Nordeste do Brasil, nas coordenadas geográficas de latitude S 2°31 e longitude W 44°16.

São Luís está a 24 metros acima do nível do mar. Possui densidade demográfica de 1.043,3 hab/Km, pertence à Microrregião Aglomeração Urbana de São Luís e à Messorregião Norte Maranhense. (IBGE, 2010).

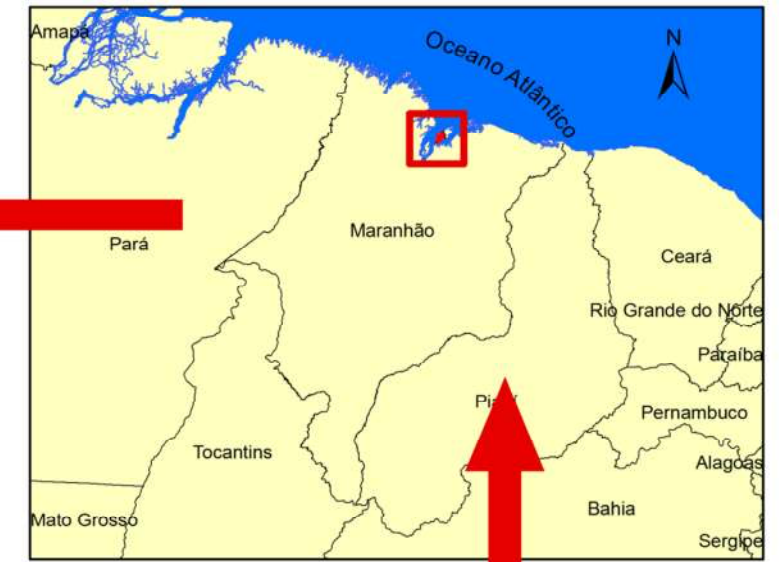
O Município de São Luís limita-se com o Oceano atlântico ao Norte; com o Estreito dos Mosquitos, ao Sul; com a Baía de São Marcos a Oeste; e com o município de São José de Ribamar a Leste.

De acordo com dados do IBGE (2010), a ilha conta com uma população total de 1.258.140 habitantes, assim distribuídos: 969.989 em São Luís, 160.775 em São José de Ribamar, 104.567 em Paço do Lumiar e 22.809 na Raposa.

Verifica-se que nos últimos anos significativas transformações ocorreram no espaço urbano da Ilha do Maranhão, especificamente na capital São Luís, as quais serão discutidas a seguir.



Situação Geográfica



- CONVENÇÕES**
- Hidrografia
 - Estradas
 - Ferrovia
 - Vias Interurbanas
 - Área Urbana
 - Raposa
 - São José de Ribamar
 - Paço do Lumiar
 - São Luís

unesp UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
Curso de Pós-Graduação em Geografia

TESE DE DOUTORADO
LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO
TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS

Assunto: LOCALIZAÇÃO DE SÃO LUÍS-MA

Escala: 1:200.000 Data: NOV/2011

Organizador(a): Hermeneilce Wasti Aires P. Cunha

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), SISCOB-IBAMA, SIPAM.

Sistema de Coordenadas Geográfica
Datum GCS South America 1969 (SAD 69)

Para realizarmos algumas considerações sobre o processo de estruturação urbana de São Luís foi necessário uma incursão no passado, contextualizando o presente e descrevendo as principais etapas da produção do espaço citadino, num esforço de periodização.

Braudel (1958) nos ensina que o esforço de periodização tem como fundamento o ponto de vista do pesquisador. A periodização não é um dado *a priori*, mas um recorte arbitrário que tem como objetivo dar mais credibilidade a um conjunto de preocupações que encontram base empírica e que demarcam o recorte de estudo.

A discussão é oportuna para a compreensão das transformações percebidas no espaço urbano e identificação das distintas cidades percebidas pelos cadeirantes. Para tanto, reforçamos a ideia de Borralho (2010) quando afirma que “as cidades são múltiplas, dinâmicas e conflituosas”, e, portanto, para o autor, São Luís não poderia ser diferente.

Dessa forma, é importante citar as contribuições de dois estudiosos da questão urbana na capital maranhense: Ferreira (2000) e Burnett (2008). Estes autores contribuem em perspectivas diferenciadas a respeito do espaço urbano de São Luís. O primeiro faz uma reflexão geográfica sobre o crescimento da cidade e, o segundo, na perspectiva da arquitetura (RODRIGUES, 2010).

Tais estudiosos remetem as suas análises da gênese do ordenamento espacial do núcleo inicial da cidade no século XVI até o século XXI, precisamente o ano 2000. Com base nas pontuações destacadas pelos autores, nós estabeleceremos a partir desse período (2000) marcas identificadas na configuração urbana de São Luís até os nossos dias.

Segundo a cronologia e descrição da cidade, estabelecida por Ferreira (2000), podemos estabelecer uma periodização da produção do espaço urbano de São Luís pautado em quatro tempos distintos:

- O primeiro período, de 1612 (fundação da cidade) até 1875. Os aspectos pontuados pelo autor são voltadas para a defesa dos interesses do Estado através do domínio de território e exploração econômica, visando à estruturação social da cidade;
- O segundo período, de 1876 a 1950, caracterizado por um crescimento “linear e lento”, ou seja, na descrição de Ferreira (2000) a cidade em mais de trezentos anos (1612-1950) teve a sua área de crescimento estabelecida em

pouco mais de 7Km de extensão, acompanhando o divisor das águas dos rios Anil e Bacanga. Outra característica marcante do segundo período foi a instalação de indústrias têxteis na cidade e de óleo babaçu, que geraram emprego e renda, contribuindo para o dinamismo econômico daquela época.

- O terceiro período de 1950 até meados da década de 70, que tem como marco, as construções das pontes Jose Sarney (popularmente conhecida como ponte do São Francisco) e Bandeira Tribuzi (sobre o rio Anil) e a barragem do Bacanga que facilitaram o acesso e, conseqüentemente, a ocupação das porções Norte e Oeste do litoral de São Luís.
- O quarto período, de (1971 a 1988) é marcado por grandes transformações de ordem econômica e espacial, cujas conseqüências são identificadas com a construção de conjuntos habitacionais, a criação do distrito industrial, a implantação do Programa Grande Carajás (CVRD) e do Consórcio Alumínios do Maranhão (ALUMAR).

Na perspectiva de Burnett (2008), este processo de produção do espaço urbano de São Luís poderia ser sintetizado em dois grandes períodos, urbanização tradicional (1615 a 1965) e o período da urbanização modernista (1965 a 2000). Assim as principais características do tipo de urbanização percebidas na capital maranhense são identificadas pelo autor (Quadro 3), sendo assim definidas:

- **Urbanização tradicional** que corresponde aos quatro primeiros períodos. O seu início vai de 1615 até 1965. Na análise do autor, as fases que marcaram a urbanização tradicional foram se consolidando ao longo dos períodos estabelecidos. A primeira fase é marcada pelo início e consolidação da ocupação portuguesa; a segunda fase tem como uma de suas características principais o processo de instalação de grandes companhias exportadoras e importadoras e o aumento populacional da cidade; a terceira fase é marcada pela expansão de indústrias têxteis; a última fase da urbanização tradicional tem como elementos marcantes o declínio da produção da indústria têxtil do estado e a renovação de planos de expansão da cidade.
- **Urbanização modernista**, que teve seu início a partir de 1965 e termina em 2000. Neste período a sua característica principal foi a mudança do eixo de expansão da cidade e início da urbanização de novas áreas que o autor

divide em duas fases e que correspondem a sua implementação e consolidação.

O Quadro 3 elaborado por Burnett (2008) nos dá uma ideia das mudanças identificadas na capital maranhense.

PERÍODOS		FATORES			
		Populacionais - Socioculturais	Econômicos Financeiros	Políticos - Administrativos	Locacionais e Espaciais
URBANIZAÇÃO TRADICIONAL	1615 A 1750	Início e consolidação da ocupação portuguesa	Núcleo urbano sem funções econômicas significativas	Cidade de conquista, base para penetração no interior	Implantação do forte francês e traçado de Frias de Mesquita
	1750 A 1820	Empresas estrangeiras e migração açoreana	Cia Geral do Comércio e a produção algodoeira	Alternância com Belém como capital da Província	Valorização da Praia Grande e a expansão do Traçado de Frias
	1820 A 1900	Baixo crescimento populacional e divisão social do espaço	Expansão industrial e consolidação do parque têxtil	Independência do Brasil e Maranhão Capital da Província	Polos industriais de urbanização e os códigos de posturas
	1900 A 1965	Novos polos no interior do Estado e baixo crescimento populacionais	Estagnação econômica e integração à economia nacional	Governo Republicano e a intervenção de Paulo Ramos	Renovação do centro e Plano de expansão de Ruy Mesquita
URBANIZAÇÃO MODERNISTA	1965 A 1980	A migração como principal fator de crescimento populacional	O BNH e os grandes projetos nacionais em São Luís: Alumar-CVRD	Governo José Sarney, modernização administrativa e Governo Militar	Novo eixo de expansão, agregação territorial e PD-1977
	1980 A 2000	Migração interna rural e ocupação ilegal de áreas urbanas	Suspensão de financiamentos e carência de recursos privados	Democratização e eleições municipais	Consolidação dos polos residenciais de alta e baixa renda

Quadro 3: Urbanização em São Luís: períodos para análises.
Fonte: BURNETT, 2008, pag. 106.

Os dois autores encerram as suas observações em tempos muito próximos (Ferreira em 1998 e Burnett no ano 2000). Propomos uma nova periodização da produção do espaço urbano, a partir de elementos importantes para a discussão da acessibilidade e mobilidade da cidade de São Luís para as pessoas com deficiência. Dessa forma identificamos quatro períodos que nomeamos de urbanização da cidade colonial, início da produção capitalista da cidade, produção capitalista da cidade e cidade contemporânea. Incluímos na análise da nova proposta de urbanização da cidade de São Luís, dois períodos, o que compreende a

década de quarenta até meados de sessenta, (1945-1965), e o período que vai de 2000 a 2010 (Quadro 4).

FASES		CARACTERÍSTICAS			
		Populacionais - Socioculturais	Econômicos Financeiros	Políticos - Administrativos	Fatores Marcantes
URBANIZAÇÃO CIDADE COLONIAL	1615 A 1750	Início e consolidação da ocupação portuguesa	Núcleo urbano sem funções econômicas significativas	Cidade de conquista, base para penetração no interior	Implantação do forte francês e traçado de Frias de Mesquita
	1750 A 1820	Empresas estrangeiras e migração açorianas	Cia Geral do Comércio e a produção algodoeira	Alternância com Belém como capital da Província	Valorização da Praia Grande e a expansão do Traçado de Frias de Mesquita
	1820 A 1900	Baixo crescimento populacional e divisão social do espaço	Expansão industrial e consolidação do parque têxtil	Independência do Brasil e Maranhão Capital da Província	Polos industriais de urbanização e os códigos de posturas
	1900 A 1965	Novos pólos no interior do Estado e baixo crescimento populacionais	Estagnação econômica e integração à economia nacional	Governo Republicano e a intervenção de Paulo Ramos	Renovação do centro e Plano de expansão de Ruy Mesquita
INÍCIO DA PRODUÇÃO CAPITALISTA DA CIDADE	1945 A 1965	População em torno de 145.701 pessoas; Caos social na cidade de São Luís	Desemprego excessivo; carência habitacional; Crise no sistema de transporte da capital.	Crise política no Estado em detrimento da diplomação de Eugênio Barros, eleito governador; Assumem o governo estadual e municipal respectivamente José Sarney e Epitácio Afonso Cafeteira.	Início da construção da ponte do Caratatiua e Ponte José Sarney
PRODUÇÃO CAPITALISTA DA CIDADE	1965 A 1980	Migração como fator de crescimento populacional	O BNH e instalação de projetos nacionais em São Luís: Alumar-CVRD	Governo José Sarney, modernização administrativa e Governo Militar	Novo eixo de expansão, agregação territorial e PD-1977
	1980 A 2000	Migração interna rural e ocupação ilegal de áreas urbanas	Suspensão de financiamentos e carência de recursos privados	Democratização e eleições municipais	Consolidação dos polos residenciais de alta e baixa renda
CIDADE CONTEMPORÂNEA	2000 A 2010	Aumento da população da Grande São Luís em mais de um milhão de habitantes; Aumento da frota de veículos na capital	Liberação de recursos financeiros para construções de imóveis; Construção de novas formas de moradias, os condomínios fechados; Instalação de mega-projetos como siderúrgica, refinaria e termoeletrica.	Governo Roseana Sarney; Governo Jackson Lago; Governo Roseana Sarney;	Revisão do Plano Diretor (2006); espraiamento da capital maranhense e surgimento de novos centros expandidos

Quadro 4: Fatores marcantes da urbanização em São Luís.
Org: CUNHA, H.W.A.P, 2011. Adaptado de Burnett, 2008, pag.106.

O período que vai de 1945 a 1965 aponta modificações importantes na estrutura urbana de São Luís e que de alguma forma estabelece uma relação direta com acontecimentos percebidos também nos nossos dias. Naquela época a cidade sofreu com a crise no transporte público ocasionado pela retirada dos bondes elétricos na capital, com a prerrogativa de que não atendiam de forma satisfatória à população, sendo usado o argumento de que era preciso modernizar a cidade com a implantação dos ônibus. Outro problema grave era a ausência da malha viária para bairros mais distantes do núcleo central da cidade.

Ainda com relação à organização territorial, a cidade buscava áreas para o seu espraiamento. Os focos eram as novas áreas da urbes que se delineavam. O bairro do São Francisco, naquele período, tornava-se uma área promissora com a ligação feita entre o núcleo inicial de São Luís (Centro Histórico) e o novo espaço da cidade (bairro do São Francisco) com a construção da ponte José Sarney.

No início do século XXI (2000 até meados de 2010), intensas transformações ocorreram no espaço citadino da capital maranhense, com o aumento da população da grande São Luís em mais de um milhão de habitantes e o crescimento da cidade em direção a novos espaços. O principal fator dessa transformação foi a especulação imobiliária e o ordenamento de novos centros expandidos da cidade.

No atual ordenamento do espaço urbano de São Luís é expressiva a proliferação de condomínios fechados. Assim,

A recentíssima “febre” pela construção de condomínios fechados em nome da segurança, conforto, da comodidade, da privacidade. Esse fenômeno recente tem “feudalizado” à cidade transformando os novos condomínios em verdadeiras fortalezas, guarnecidas por câmeras de vigilância, segurança, guaritas, grades, arames, cercas elétricas (...) (BORRALHO, 2010, p.254).

Outros processos expressivos dos últimos dez anos foram à instalação de grandes projetos industriais, o aumento da frota de veículos e a revisão do Plano Diretor da cidade em 2006. Esses elementos foram decisórios para a elaboração e sistematização de uma nova dinâmica identificada em São Luís que tomamos como referência para a análise as múltiplas cidades vividas pelos cadeirantes, como apresentamos a seguir.

1.2.1 As múltiplas cidades vividas pelos cadeirantes

Em quase quatrocentos anos de história, a capital maranhense passou a ser bipartida, múltipla, caracterizada pela justaposição de várias e diferentes cidades. É por isto que a cidade de São Luís reflete de forma emblemática o que Corrêa (2010) denomina de espaço urbano fragmentado. Assim com o ordenamento espacial da cidade ao longo de vários anos, múltiplos espaços foram formados. São Luís apresenta estruturas diferenciadas no seu território, decorrentes de inúmeros fatores já citados anteriormente e que impulsionaram a atual configuração urbana.

Trata-se de um espaço urbano fragmentado, uma vez que:

O arranjo espacial da fragmentação pode variar, mas ela é inevitável. Essa fragmentação é decorrente da ação de diversos agentes modeladores que produzem e consomem o espaço urbano: proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes, proprietários fundiários, promotores imobiliários, Estado e grupos sociais excluídos. A ação desses agentes, que obedece a uma lógica que é simultaneamente própria e geral produz os diferentes fragmentos que compõem o mosaico urbano. (CORRÊA, 2010, p. 145-146).

Na discussão da atual morfologia da cidade de São Luís, na produção, e ordenação do seu território, concordamos com Corrêa (2010) quando reitera que as cidades são construídas na forma de um grande mosaico, tornando-a extremamente segregada e fragmentada. Nessa perspectiva, o autor estabelece a diferenciação entre o processo de segregação e fragmentação quando diz que:

O processo de segregação refere-se especialmente à questão residencial, relacionando-a muito mais, portanto à reprodução da força de trabalho. A segregação é um processo que origina a tendência a uma organização espacial em áreas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas. Estas áreas segregadas tendem a apresentar estruturas sociais que podem ser marcadas pela uniformidade da população em termos de renda, status ocupacional (...)instrução, etnia, fase do ciclo de vida, (...)podendo-se falar em áreas sociais caracterizadas, por exemplo, por bairros operários com residências unifamiliares modestas, por bairros de classe média ou pobres em prédios deteriorados ou em favelas. (CORRÊA, 2010, p. 131).

Em São Luís, as formas diferenciadas de moradia no tecido urbano geram o convívio de segmentos distintos, ricos, pobres em um mesmo espaço, na capital maranhense. Dessa forma a tendência à separação é inevitável gerando a segregação, o espaço de moradia dos ricos com serviços e equipamentos

disponíveis para atender um número de moradores que buscam em uma corrida desenfreada o local perfeito de moradia, os condomínios fechados com uma gama de serviços disponíveis para atender ao morador que busca essa nova forma de habitar a cidade.

Por outro lado, temos o espaço dos menos abastados, áreas sem infraestrutura adequada, serviços médicos inexistentes e uma gama de situações que levam os moradores dessas áreas a serem reféns dos seus próprios espaços de moradia.

Nessa perspectiva, a segregação é visível na cidade de São Luís, imprimindo uma nova configuração nas relações sociais, nas formas de moradia, quer seja na periferia pobre social, nos conjuntos habitacionais, no centro expandido ou no próprio centro histórico. Isto reforça a ideia de Pereira (2006), quando afirma que a cidade se expande e se reestrutura de acordo com os interesses que a permeiam, estando associada à lógica de produção e reprodução do espaço, sendo esta uma condição e expressão da produção/reprodução do modo capitalista de produção que favorece a diferenciação socioespacial no interior do espaço citadino.

Em São Luís, também identificamos estas novas formas de expansão territorial da cidade e as contradições existentes no seu território. É o que analisou Santana (2007), quando descreveu a capital maranhense como um lugar de expressões, formas de vida produtiva, diferenciada, além de um conjunto de elementos e sujeitos que vivenciam cotidianamente a pressão do mercado imobiliário em direção a centros expandidos e a ampliação dos modos de segregação de moradia, atrelados à inexistência de políticas públicas.

Em quais destes múltiplos contextos estão inseridos os sujeitos da nossa pesquisa? No intuito de situar o leitor no universo dos nossos entrevistados, apresentaremos cada um destes espaços urbanos.

Iniciamos com o Centro Histórico ou antigo (Foto 3), onde é possível identificar nessa área, especificamente no bairro da Praia Grande, uma concentração de atividades, dentre as quais à comercialização de produtos para turistas que atrai um número expressivo de pessoas vindas das mais diferentes regiões do Brasil e de outros países, atraídos pelos sabores dos sucos regionais,

pratos típicos e o artesanato produzido por artesãos locais que retratam através de pinturas em azulejos um pouco da história da capital maranhense.



Foto 3: Rua Portugal, Centro Histórico de São Luís.
Fonte: CUNHA, H.W.A .P, 2010.

Especialmente nessa área, na Praia Grande, existe um grande número de edifícios históricos de propriedade estatal e passeios públicos que foram restaurados, tendo em vista responderem às atuais funções exigidas e definidas para este singular território: moradia, comércio, serviços e lazer, tudo junto funcionando a partir de investimentos públicos e privados (SANTANA, 2003).

Já nos conjuntos habitacionais, é possível perceber que as condições socioeconômicas variam. Visto que elas estão diretamente relacionadas ao bairro em que eles se localizam. Como exemplo podemos citar bairros como o Vinhais, Maranhão Novo, Angelim (Foto 4), Cohama e Bequimão, áreas intermediárias formadas a partir dos conjuntos habitacionais construídos com recursos do SFH-BHH-COHAB, entre as décadas de 1960 e 1980 cujo entorno ou espaço tem sido nas últimas décadas alvo de fortes investimentos imobiliários, lastreados pela valorização fundiária dessa região na cidade, mediante a construção de casas e prédios de apartamentos de médio padrão (SANTANA, 2003).



Foto 4: Conjunto Habitacional Bairro Angelim em São Luís – MA.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Um conjunto amplo de investimentos em infraestrutura urbana (melhoria nas condições da malha viária, por exemplo) e em pequenos negócios se apresenta como uma das características marcantes dessas áreas espaciais, inicialmente, tipicamente residenciais (Ib. id).

Fazendo uma relação direta com os conjuntos habitacionais em São Luís, Santos (2008) afirma que a construção de um conjunto residencial e a consecutiva dotação de infraestrutura valorizam os terrenos no seu entorno, estimulando os proprietários a uma espera especulativa.

A especulação imobiliária considera na cidade umas áreas mais nobres do que outras. Essa valorização se dá de acordo com os equipamentos e serviços do lugar. Na cidade do centro expandido, os espaços físicos detêm uma infraestrutura de bairros de classe média alta.

Para Porto (2010), essa área urbana foi constituída em décadas recentes e tem um valor imobiliário que atrai a classe mais privilegiada economicamente, é uma cidade que vive também formas de exclusão urbana nos condomínios de luxo. Souza (2005) destaca que é importante perceber que a permanência de “enclausuramento” gera um caráter negativo de auto segregação. O autor afirma que

os sujeitos que vivem nesses ambientes acabam reproduzindo cidadãos avessos a uma sociabilidade contínua, isto por que:

Enquanto ambientes de socialização primária, os condomínios autosegregados são, ademais, estímulos à geração de anticidadãos, estreitando os horizontes, convivências de adolescentes e jovens e contribuindo para incluir em seu imaginário uma ideia de cidade que, de certo modo, significa a dissolução da cidade enquanto um espaço do encontro, ainda que esse encontro seja tenso e conflituoso. (SOUZA, 2005, p.207)

Segundo Porto (2010), na cidade da periferia social pobre existem grandes problemas sociais, sanitários e de saúde pública. São lugares sem infraestrutura urbana básica, muitos deles ocupados durante a década de noventa através de lutas coletivas pela terra para morar.

As grandes contradições no espaço urbano de São Luís também são identificadas por Diniz (2007), quando afirma que eles são fruto de promessas socioeconômicas.

(...) os problemas urbanos de São Luís devem ser entendidos no âmbito de processos socioeconômicos e políticos abrangentes, os quais determinam a produção do espaço de uma cidade e refletem sobre a terra urbana a segregação que caracteriza a excludente dinâmica das classes sociais. (DINIZ, 2007, p. 179)

Evidentemente, estes espaços, identificados em São Luís, são territórios contraditórios. Dessa maneira, as formas atuais do espaço urbano da capital maranhense associam-se a metamorfoses urbanas que contribuem na produção e (re) produção dos territórios multifacetados, assim como em outras cidades brasileiras. Esse espaço é vivido por todos e envolve alguns indivíduos com mais relevância que outros.

Para Sposito (2004), isso acontece por que:

(...) cada fração da cidade deve ser analisada em suas especificidades, mas, ao mesmo tempo compreendida em suas relações com outras frações do mesmo espaço urbano, e desses com outros espaços, relações estas estabelecidas por diferentes atores sociais. (SPOSITO, 2004, p.88).

De fato, estes diferentes contextos demarcam modos peculiares de acesso a terra e a moradia, assim como à infraestrutura e serviços urbanos. Afinal, a

especulação imobiliária vem interferindo de maneira agressiva no processo de ocupação e expansão espacial da cidade, estabelecendo novos padrões de moradia (Foto 5). Dessa forma:

Os bairros da Ponta D'Areia e Renascença, áreas nobres, próximos à praia da Ponta da Areia e Lagoa da Jansen, nas quais desde o começo da década de 90, a dinâmica imobiliária tem se caracterizado pela construção de imóveis com linhas arquitetônicas de forte impacto visual e estético (SANTANA, 2003, p.225).



Foto 5: Área nobre do Bairro Ponta D'Areia em São Luís. Disponível em: <http://www.portosma.com.br/saoluis/cidade_08.jpg>, Acesso em: 30 out, 2010.

Estes imóveis são em sua maioria, prédios de apartamentos de alto padrão. Verdadeiros enclaves fortificados, controlados por mecanismos de segurança privada, adensados nos terrenos, que se concentram no metro quadrado mais caro da cidade. Nessas áreas, estão localizados os principais empreendimentos imobiliários, hoteleiros, bancários, educacionais e comerciais (SANTANA, 2003).

As mudanças da capital do Maranhão, nos últimos dez anos, impulsionaram um novo ordenamento espacial. Bairros como Turu e Aracagy foram incorporados às áreas com maior valor especulativo na cidade, empreendendo uma

nova configuração urbana aos espaços que anteriormente eram ocupados por grandes sítios.

Na década de noventa, os loteamentos da periferia social expandiram-se. O fenômeno das ocupações irregulares torna-se comum. Cita-se nesse período as áreas que compreendem o Sol e Mar, Cidade Olímpica, Vila Cascavel dentre outras. Esses espaços fazem parte de uma dinâmica socioterritorial gigantesca que avança em todas as direções e mistura-se gradativamente aos outros municípios da ilha de São Luís (Paço do Lumiar, São José de Ribamar e Raposa), sem chegar a um limite definido (SANTANA, 2003).

A mesma autora ressalta ainda que nessas localidades as moradias são construídas pelos próprios moradores. São áreas residenciais que podem atestar a precária ação governamental na área da moradia e na produção e alocação dos equipamentos e serviços de infraestrutura urbana (Foto 6).



Foto: 6: Área da periferia social do Coroadinho em São Luís.
Fonte: CUNHA, H.W A .P, 2010.

Nessa perspectiva é salutar destacar o que afirma Santos (2008, p.63) quando menciona que “morar na periferia é na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles são condenados a não dispor dos serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos”.

Esse processo, segundo Resende (2004), torna-se excludente na medida em que privilegia interesses de grupos específicos e que geralmente estão ligados ao poder dominante e em muitos casos ao poder político, negando o completo exercício do direito à cidade a grupos ditos minoritários, entre este o da pessoa com deficiência, sendo o cadeirante um dos prejudicados na apropriação da cidade.

Diante da configuração urbana da cidade de São Luís e o número de pessoas com deficiência física na capital, elegemos algumas áreas da cidade para a compreensão de como o cadeirante percebe esses espaços; o Centro Histórico, o Coroadinho e o Conjunto Angelim foram às áreas escolhidos para essa análise.

Dessa forma, as transformações no espaço da cidade nos levam a refletir como os sujeitos da pesquisa vivem e se relacionam nesses lugares, expressam as suas emoções, lutas, dramas, vitórias no seu dia a dia. Retratamos também os deslocamentos diários realizados no transporte coletivo pelos sujeitos entrevistados e as barreiras encontradas por eles.

No próximo capítulo, apresentamos características particulares de cada uma dessas áreas, tais como sua gênese, a percepção do cadeirante em relação ao local de moradia e os aspectos de sociabilidade do cadeirante nesses locais.

CAPITULO II

SÃO LUÍS PARA TODOS?



CENTRO HISTÓRICO



COROADINHO



ANGELIM

Foto 7: Os Bairros da Pesquisa - Centro Histórico, Coroadinho e Angelim.
Fonte: CUNHA, H. W. A. P, 2010.

2. SÃO LUÍS PARA TODOS?

2.1. O cadeirante nas múltiplas cidades da capital maranhense: os bairros da pesquisa

Iniciamos o título deste capítulo com uma pergunta que a nós foi direcionada pela cadeirante moradora do Centro Histórico durante os nossos encontros. “São Luís é para todos? Como que isso é possível? Esse é o slogan da cidade de São Luís: uma cidade de todos. Mas como é para todos se não me sinto parte dela? Pra mim São Luís é o patrimônio da desumanidade” (....). Com o relato e o desabafo da moradora do Centro Histórico delineamos o capítulo dois do nosso trabalho.

Conforme foi destacado anteriormente, apesar de quase 400 anos, São Luís apresentou mudanças significativas apenas nas duas últimas décadas. Isto foi decorrente do forte reflexo direto de políticas públicas direcionadas para este fim e que foram determinantes para a sua estruturação territorial atual. Como exemplo podemos destacar o surgimento de novas áreas expandidas impulsionadas pelo mercado imobiliário, ocasionando a valorização fundiária, a construção de grandes conjuntos habitacionais e o surgimento intenso, a partir da década de 1990, do crescimento da periferia social.

Neste capítulo, faremos inicialmente uma descrição mais detalhada de cada um dos bairros da pesquisa, como foram constituídos e formados cada uma dessas áreas. A apresentação mais detalhada desses locais serve como entendimento da própria formação da capital maranhense.

Em seguida, apresentaremos informações referentes ao cadeirante, com o seu local de moradia. Para compreender a história de vida de cada um dos entrevistados foi dado um título, com alguma informação significativa durante a entrevista ou a partir do sentido geral da narrativa.

Aqui serão apresentadas informações detalhadas de cada um dos sujeitos entrevistados com os assuntos abordados: deficiência física, cidade de São Luís, transporte coletivo, dentre outros temas. Iniciamos a descrição dos espaços pesquisados, obedecendo à ordem da formação da cidade.

2.1.1 O Centro Histórico

A área em questão é uma referência histórica para a compreensão do processo de estruturação da capital maranhense. Em tempos passados, nesta área as casas e os sobrados construídos refletiam o processo de enriquecimento das elites e o modo de viver dos mais abastados. Atualmente, é um lugar de representação que guarda elementos marcantes que se confundem com a história da cidade (SANTANA, 2007).

Lefebvre (2001) estabelece que nesses espaços, as cidades históricas, é possível identificar características atreladas ao consumo da atividade turística. Para o autor é possível perceber que nesses lugares:

(...) a cidade, enquanto realidade acabada se decompõe. O conhecimento tem diante de si, a fim de decupá-la e recompô-la a partir de fragmentos, a cidade histórica já modificada. Como texto social, esta cidade histórica não tem mais nada de uma sequencia coerente de prescrições, de um emprego do tempo ligado a símbolos, a um estilo. (...) Assume ares de um documento, de uma exposição, de um museu. A cidade historicamente formada não vive mais, não é mais apreendida praticamente. Não é mais do que um objeto de consumo cultural para os turistas e para o estetismo, ávidos de espetáculos e do pitoresco. (LEFEBVRE, 2001, p. 106).

Na compreensão desse mesmo entendimento, concordamos com Santana (2007), quando reitera que propostas de revitalização e preservação urbana buscam fazer com que práticas culturais e áreas citadinas, a exemplo dos centros antigos, encaixem-se no presente, ajudando a tornar possível a paisagem societal e urbana contemporânea na qual local e global confundem-se, sendo que tal estado de relações e condições históricas se associa a criação de imagens e desejos.

De acordo com Paiva (2009, p. 85) a área que compreende o Centro Histórico “estende-se para áreas adjacentes do núcleo primitivo da expansão urbana ocorrida nos séculos XVIII, XIX e início do século XX e abrange os bairros da Praia Grande, Centro, Apicum, Desterro, Madre Deus, Belira, Macaúba e Coréia”.

O Centro Histórico, por ser um lugar de grande movimento, é frequentado por diferentes sujeitos sociais: aposentados, vendedores ambulantes, flanelinhas, estudantes, funcionários públicos, turistas, dentre outros, evocando tipos de usos distintos. Durante o dia, é visível o transitar de funcionários públicos, turistas, estudantes e vendedores ambulantes. No período da noite, é frequentado por um

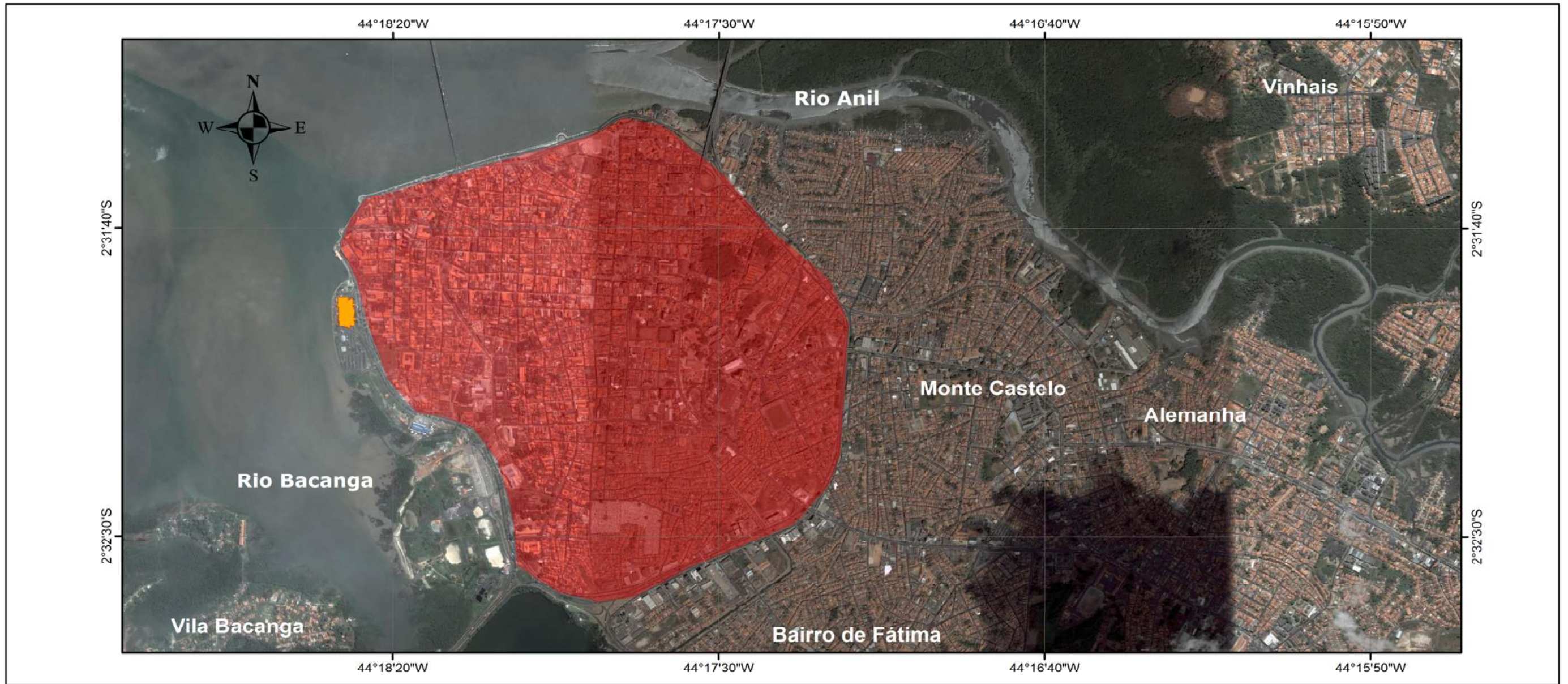
grande número de pessoas que buscam esse espaço como lazer, em virtude de barzinhos que ali se localizam, principalmente pessoas que possuem maior poder aquisitivo.

Nessa perspectiva, Silva e Silva (2010) destacam características próprias desse espaço, em especial no bairro da Praia Grande, quando descrevem que:

Na Praia Grande há ruas com maior concentração de bares, pousadas e boates refinadas, que por sua vez assumem uma postura elitizada através de preços exorbitantes e discriminação pelo poder aquisitivo. No que tange a configuração do espaço, há pessoas que pelo fato de não “combinarem” com o patrimônio cultural, são retiradas de circulação ou inibidas pelas seguranças privados ou pelos próprios fiscais da prefeitura. É o caso dos vendedores ambulantes, pedintes, hippes, já que é quase impossível não ser abordado por alguns desses na estada da Praia Grande. (SILVA e SILVA, 2010, p. 101).

Com relação a sua localização, a área está situada na faixa costeira noroeste do município, na confluência dos rios Anil e Bacanga (Figura 2).

A abrangência desse centro compreende o núcleo primitivo da cidade, no platô fronteiriço, a foz dos rios mencionados. Esse centro é circundado por uma via arterial primária de cerca de 8 km de extensão, denominada anel viário de São Luís, o qual se insere num quadrilátero de aproximadamente 2 km x 2 Km. (GONÇALVES, 2006).



Situação Geográfica

Legenda

- Centro histórico
- Área Urbana
- Limites Municipais

Legenda

- Centro Histórico
- Terminal Praia Grande

200 0 600 Metros

unesp UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE Curso de Pós-Graduação em Geografia

TESE DE DOUTORADO
LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS

Assunto: CARTA IMAGEM - LOCALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO

Escala: 1:18.000 Data: OUT/2011

Organizador(a): Hermeneilce Wasti Aires P. Cunha

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011, Google Earth, 2010.

Sistema de Coordenadas Geográfica
Datum GCS South America 1969 (SAD 69)

Paiva (2009) destaca que na área onde está incrustado o Centro Histórico são visíveis os declives e aclives das ruas estreitas e sinuosas.

Para a autora essa área foi,

Estabelecida em sítio urbano elevado e de topografia acidentada, São Luís é dotada de ladeiras, escadarias, pavimentação rugosa e irregular e passeios estreitos. O sítio onde está implantado o Centro Histórico é caracterizado por elevação de 25 metros (...) (PAIVA, 2009, p. 90).

O acervo arquitetônico e urbanístico do Centro Histórico é constituído por 5.607 edificações. O sítio histórico está dividido legalmente pelo nível de proteção do acervo com as competências e atribuições legais quanto à preservação, manutenção e fiscalização dos poderes Municipal, Estadual e Federal (Mapa 4) (GONÇALVES, 2006).



Mapa 4: Mapa do Centro Histórico de São Luís com delimitação de áreas protegidas.
Fonte: ANDRES, 1988.

A área sob proteção municipal está pautada no Plano Diretor Urbanístico de 1992 – Lei Municipal nº 2.352 de 29 de dezembro de 1992, que dividiu o centro da cidade em duas grandes zonas: ZPH – Zona de Preservação Histórica, que abrange áreas de proteção Estadual e Federal, e a ZPH2, que corresponde às áreas

de entorno e preservação ambiental do Aterro do Bacanga e do Parque do Bom Menino. A área sob proteção Estadual compreende 160 hectares, protegido pelo Decreto Estadual nº 10.089 de 6 de março de 1986, incluindo 4.629 imóveis de valor histórico e artístico (PAIVA, 2009).

Sob proteção Federal são 978 imóveis de valor histórico e paisagístico em 60 hectares, tombados em 23 de dezembro de 1955 e 13 de março de 1974 pelo Governo Federal, por meio do IPHAN. A área de proteção federal, que compreende o núcleo original da cidade, se caracteriza pela arquitetura tradicional portuguesa – conhecida popularmente como arquitetura colonial. A área de tombamento compreende os bairros da Praia Grande, Desterro e Ribeirão, além das praças Benedito Leite e João Lisboa e o acervo arquitetônico e paisagístico da Praça Gonçalves Dias (BURNETT, 1999).

É nesse espaço da cidade, cheio de simbolismo, marcado por traços arquitetônicos fortes e preservados em quase quatrocentos anos de história que reside uma das nossas entrevistadas (Foto 8). Na área do Centro Histórico, o bairro que a cadeirante reside é o Desterro. Localizado próximo a um dos mais visitados pontos turísticos da cidade, o convento das Mercês.



Foto 8: Casa da cadeirante e parte do percurso feito em cadeira de rodas.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2011.

As dificuldades nos percursos realizados por ela na área em questão são descritos como difíceis e que a cada dia precisam de superação.

(...) “Eu gosto de sair com os meus amigos, mas têm lugares que eu nunca visitei aqui no Centro Histórico, a Casa do Maranhão é um desses locais, o outro local é a casa de Nhozinho. Por que as pessoas que cuidem desses museus não colocam exemplares do que é exposto nos andares de cima nos locais que como eu outros cadeirantes possam visitar, ver, saber o que têm pra ser mostrado? Eu fico triste, na verdade no Centro Histórico é sempre difícil. Várias cadeiras já quebraram, a cadeira tem que ser empurrada inclinada, se não quebra ou então tem que ter cadeira de rodas com roda de trator pra aguentar o tranco”. (...)

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

A Casa do Maranhão, citada na fala da cadeirante, é um museu folclórico de dois pavimentos que funciona em um antigo casarão no Centro Histórico. A casa de Nhozinho é também outro museu localizado na mesma área, em um prédio de três pavimentos. A entrevistada nos faz refletir que apesar do Centro Histórico apresentar espaços atraentes para os moradores de São Luís e também para turistas, nem todas as pessoas desfrutam desse local. O espaço não contempla de forma inclusiva a pessoa com deficiência física. Por ser uma área de preservação histórica, assegurar acessibilidade a esse espaço não é tarefa simples.

Existem, porém, elementos que podem facilitar tais intervenções. No olhar de Jester e Park (1993), a autonomia e a acessibilidade física em propriedades históricas podem ser conseguidas com planejamento cuidadoso e consulta a especialistas. Os autores recomendam identificar e executar modificações a partir de três premissas fundamentais: rever o significado histórico da propriedade e identificar as suas características, avaliar a propriedade existente e requerida ao nível de acessibilidade, além de avaliar as opções de acessibilidade dentro de um contexto histórico.

Além dos aspectos acima mencionados, vale ressaltar que a Instrução Normativa Nº 1 do IPHAN de 2003, estabelece diretrizes, critérios e recomendações para a promoção da acessibilidade em bens culturais para pessoas com deficiência. O documento em questão destaca que:

Estabelecer diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais, imóveis específicos nesta Instrução Normativa, a fim de equiparar as oportunidades de fruição destes bens pelo conjunto da sociedade, em especial pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2003, p. 1).

Nessa perspectiva, compreendemos que implementar a acessibilidade no Centro Histórico é possível a partir da adoção de medidas que visem assegurar as características dos monumentos e espaços históricos. Paiva (2009) estabelece que os prováveis equipamentos que devem ser locados em pontos estratégicos da edificação ou do espaço urbano de preservação histórica devam respeitar a forma e a integridade física do monumento caso esses equipamentos precisem ser retirados no futuro.

A autora ainda destaca a necessidade de equilibrar a acessibilidade e a preservação histórica quando pontua diretrizes e orientações para esses espaços. As soluções apontadas são rotas acessíveis, adoção de rampas, instalação de elevadores, dentre outros. Dessa maneira será possível tornar esses espaços mais inclusivos.

Diante das observações destacadas, apresentaremos agora a cadeirante residente na área do Centro Histórico.

a) Cadeirante 1 - moradora do Centro Histórico.

“São Luís é o Patrimônio da Desumanidade”...

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

A cadeirante moradora do Centro Histórico é universitária, concluindo curso de Pedagogia em uma universidade particular de São Luís. Trabalha em defesa dos direitos da pessoa com deficiência na Secretária da Mulher no Estado do Maranhão. Por ter visibilidade, ou seja, consciência do contexto social no qual vive, foi escolhida para ser uma das respondentes da pesquisa.

Nasceu na área do Centro Histórico, sempre morou ali com os pais e mais quatro irmãos. Segundo a entrevistada, o próprio pai foi o responsável pela construção da residência. O seu relato é assim descrito:

“O meu pai sempre foi muito trabalhador, ele mesmo construiu essa casa, pena que ele não desfrutou muito tempo dela, ele morreu não demorou muito, até hoje não sei direito o que aconteceu, eu era muito pequena e não lembro, aí fui criada pela minha mãe. Tenho mais três irmãos, mas só um mora aqui em São Luís, ele mora pertinho daqui, tem mais ou menos um ano que ele teve um derrame. Os meus outros dois irmãos moram em Brasília, no período das férias eles vem visitar a gente”.

A fala da entrevistada descreve uma infância e adolescência muito tranquila. Ela estudou em escola particular, e aos quatorze anos teve um problema de coluna que a obrigou a submeter-se a uma cirurgia para correção de escoliose, sendo que aos dezessete anos novamente recorreu à nova intervenção cirúrgica na coluna o que ocasionou sérios problemas mais tarde.

Foi acometida de doença rara conhecida por fibrodysplasia ossificante progressiva (FOP)¹⁰. Segundo ela:

“Eu tinha um problema na coluna, e precisei corrigir uma escoliose aí tive que buscar ajuda em outro estado. Fui até Salvador na Bahia, na época eu tinha quatorze anos, fiz a cirurgia, e voltei para São Luís, só que depois que eu fiz a cirurgia o médico disse que tinha feito uma besteira e que eu não poderia ter sido operada, mas eu não entendi porque ele disse isso. Depois de quatro anos fui para o hospital Sarah em Brasília, lá os médicos diagnosticaram que eu tinha doença genética a FOP, quem tem essa doença não pode fazer nenhum tipo de cirurgia porque ela vai se manifestar de uma forma intensa, a doença vai calcificando os ossos, é uma doença rara e me disseram que eu nunca deveria ter sido operada da coluna. Demorou pra cair à ficha, depois que eu entendi o que tinha acontecido”.

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

Conseguimos o contato com a entrevistada através de uma ex-aluna do curso de Pós-Graduação da UEMA, que já a conhecia. A nossa conversa inicial para agendamento da entrevista aconteceu por intermédio do telefone e trocas de e-mails.

A entrevista foi marcada algumas vezes, mas por conta de desencontros de agendas tanto da pesquisadora como da entrevistada, não nos encontramos no período agendado. Depois de alguns desencontros, finalmente conseguimos a nossa primeira conversa no dia 22 de junho de 2010. É interessante observar que mesmo a cadeirante tendo várias dificuldades para movimentar-se pela cidade, as barreiras impostas pela doença não a impedem de ser atuante em várias atividades.

No dia marcado, chegamos com dez minutos de antecedência. Apresentei-me e conversei a respeito do trabalho que seria desenvolvido, ou seja, a pesquisa referente à pessoa com deficiência física e se de fato a entrevistada

¹⁰ A fibrodysplasia ossificante progressiva (FOP) é uma doença genética, rara do tecido conjuntivo, caracterizada por ossificação disseminada em tecidos moles e alterações congênitas nas extremidades. O doente geralmente apresenta ossificação progressiva do tecido conjuntivo que causa uma limitação crescente da mobilidade osteoarticular, afetando principalmente a coluna vertebral, ombros, quadril e articulações periféricas. Sua prevalência é de 0,61 caso por um milhão de habitante. (ARAÚJO JÚNIOR, et al, 2005).

gostaria de participar. Em sinalização positiva da entrevistada em contribuir com o trabalho, fizemos em conjunto a leitura do Termo de Livre Consentimento e a sua permissão em contribuir com a pesquisa.

Na área do Centro Histórico, no bairro do Desterro tombado pelo Governo Federal a entrevistada reside. O grande acríve na entrada da sua residência e que precisa percorrer todos os dias, constitui-se em uma batalha diária pela apropriação do espaço do cidadão na cidade (Foto 9).



Foto 9: Rua de acesso à residência da entrevistada – cadeirante do Centro Histórico.
Fonte: CUNHA, H. W. A.P, 2011.

A residência não conta com adaptações expressivas, a não ser uma pequena rampa e alargamento da calçada que foi construída na entrada de casa para facilitar a sua entrada com a cadeira de rodas e mesmo a sua construção precisou da autorização do IPHAN por ser área de preservação histórica.

Para facilitar o seu deslocamento no interior da casa, foram construídas pequenas rampas de um cômodo para o outro. A entrevistada precisa de forma contínua da ajuda de pessoas até mesmo para se locomover em sua residência, em detrimento da doença que a acometeu aos dezessete anos de idade (Fibrodissiplasia Ossificante Progressiva).

“Depois que soube da doença eu entrei em depressão. Passei um bom tempo assim. Foi em 1980, até mais ou menos 88. Mas depois de oito anos eu resolvi viver, sabe a gente acaba perdendo muita coisa e começa a entender outras. Você pode calçar o meu sapato, vestir a minha roupa, mas a minha capacidade de pensar, de decidir o que é bom ou não ninguém vai tirar de mim”.

Cadeirante moradora do Centro Histórico

Atualmente na casa moram com ela, a mãe (já idosa), e uma pessoa que ajuda nas atividades domésticas. Por trabalhar e possuir salário, a cadeirante ajuda nas despesas do lar. Ela ainda conta com a ajuda de outra pessoa, que a acompanha em suas atividades diárias como levá-la para a faculdade e o trabalho (Foto 10).

“A G está há bastante tempo comigo, sempre me acompanhando para a faculdade, para o trabalho, pra todos os lugares, como a minha mãe já é de idade é ela que me ajuda. Como eu precisava ir para a faculdade todos os dias e era muito difícil, a diretora da faculdade deu uma bolsa de estudo para a minha acompanhante, ela faz o curso de pedagogia comigo, inclusive vai defender a monografia dela agora no final do ano”.



Foto 10: Entrevistada entrando em sua residência.
Fonte: CUNHA, H. W.A.P, 2011.

A cadeirante do Centro Histórico tem o seu dia bastante preenchido. Normalmente durante as manhãs fica em casa, trabalhando no computador, respondendo e-mails, estudando. Nos últimos meses, tem se dedicado a finalização de sua monografia de graduação. No período da tarde vai para o serviço e à noite para a faculdade. Aos finais de semana sai com amigos.

“Como já te falei eu gosto muito de sair com os meus amigos, eu tenho amigo cadeirante e também que não é cadeirante, gosto da companhia das pessoas e a gente sempre tem alguma coisa pra fazer. Gosto do Reviver, de ir à praia, tomar uma cervejinha, eu gosto é de me divertir” (...).

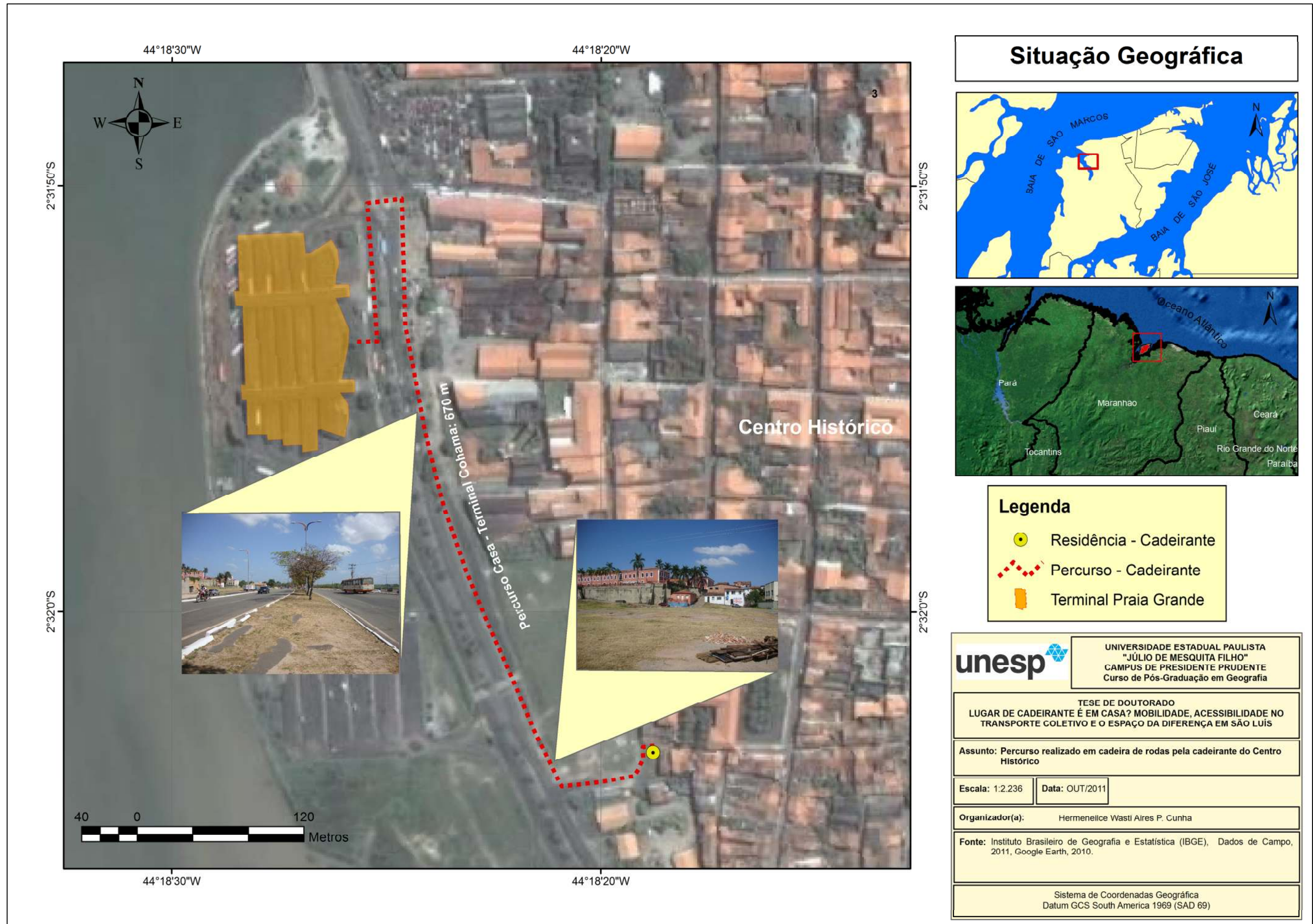
Cadeirante moradora do Centro Histórico.

Os seus deslocamentos diários pela cidade são realizados através do transporte coletivo, como ir ao trabalho e à faculdade. As distâncias para a Secretaria da Mulher (local do trabalho) e a faculdade são relativamente longas e em pontos opostos da cidade. Apesar das dificuldades e a distância isso não a impede de circular pela cidade no transporte público.

O trajeto realizado pela cadeirante todos os dias da sua residência até o terminal da integração da Praia Grande, o tempo gasto nesse percurso é de aproximadamente meia hora. O trajeto da sua residência até o terminal de ônibus é de aproximadamente 670 metros. Não é um percurso fácil, pois a cadeirante precisa atravessar duas avenidas movimentadas, além de enfrentar o aclave/declive que dá acesso a sua residência, outro problema enfrentado por ela é a inexistência de calçada da casa em que reside até o terminal da integração, dificultando o seu deslocamento que é realizado no meio fio. Esse problema gera riscos como é relatado pela mesma. (Figura 3)

“Outro dia fui pegar o ônibus lá no terminal da Praia Grande e quase fui atropelada com a minha acompanhante, uma mulher passou com uma velocidade tão grande próximo a nós que eu senti a cadeira de rodas tremer. Como não tem calçada a gente faz o percurso é na avenida mesmo”.

No terminal, a cadeirante utiliza a linha de ônibus Praia Grande/Calhau para o trabalho, apenas um único ônibus faz esse percurso. E mais uma vez o inconveniente da demora causa um grande desconforto: “eu saio daqui da Praia Grande às duas horas e só chego lá na Secretaria uma hora depois”.



Situação Geográfica



Legenda

- Residência - Cadeirante
- - - Percurso - Cadeirante
- Terminal Praia Grande

unesp UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
 "JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
 CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
 Curso de Pós-Graduação em Geografia

TESE DE DOUTORADO
 LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS

Assunto: Percurso realizado em cadeira de rodas pela cadeirante do Centro Histórico

Escala: 1:2.236 Data: OUT/2011

Organizador(a): Hermenelice Wastli Aires P. Cunha

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011, Google Earth, 2010.

Sistema de Coordenadas Geográfica
 Datum GCS South America 1969 (SAD 69)

2.1.2 O Coroadinho

De acordo com estudos realizados por Costa (2009), o Coroadinho teve início em 1970 com a ocupação ilegal de áreas localizadas às margens e sobre a nascente do rio das Bicas, um dos subafluentes de um dos principais rios da cidade, o rio Bacanga.

A década de 80 do século vinte foi marcada por conflitos dos moradores com a polícia e com outras esferas do poder público, uma vez que personalidades políticas reivindicavam a propriedade das terras ocupadas pelos moradores da região. (TEIXEIRA, 2007).

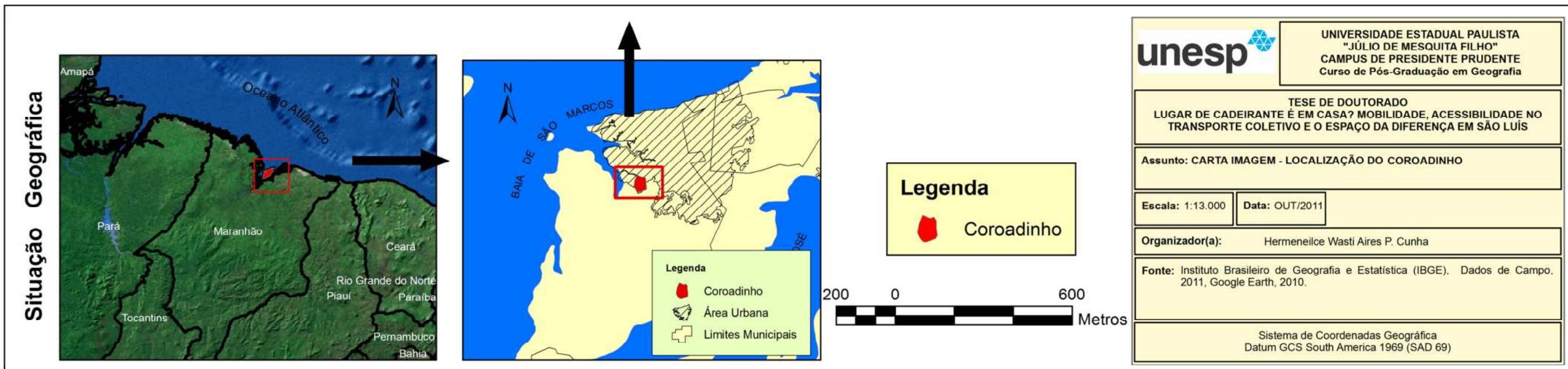
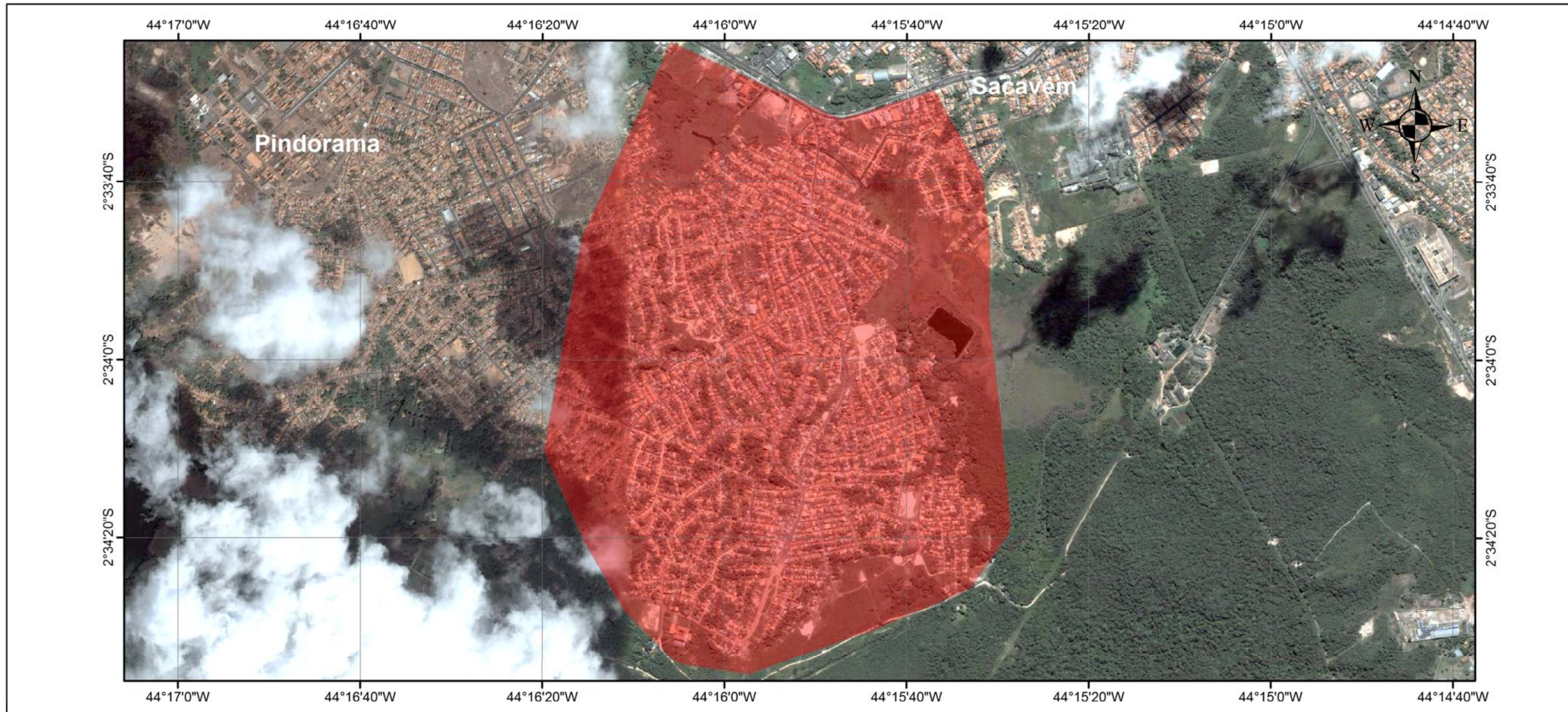
Na perspectiva de Teixeira (2007) o Coroadinho é uma forma de ocupação urbana não planejada por organismos estatais ou empresariais, assim como, boa parte das áreas de ocupação da capital.

A localidade (Figura 4) limita-se com os seguintes bairros: norte, Outeiro da Cruz; ao Sul, com a Avenida Presidente Médici; a Leste, com o Bairro do Sacavém e a Oeste com o Bairro do Filipinho. Possui, segundo o censo do IBGE de 2000, 20.151 habitantes distribuídos em 138,1 hectares (Costa, 2009).

Essa área está localizada a sudoeste da cidade, definida por lei Federal como área de proteção ambiental, logo proibida a sua ocupação. Ainda com base em levantamentos realizados por Costa (2009), é possível identificar que a ocupação do Coroadinho aconteceu em face às transformações pelas quais a cidade de São Luís passava na década de 70, ou seja, aumento considerável da população e implantação de novas indústrias, o que contribuiu conseqüentemente para a elevação do número de ocupações habitacionais em São Luís.

Nessa mesma perspectiva, Ferreira (2009) afirma que:

À cidade de São Luís (...) entre 1950 e 1970 (...) foram incorporados 145.701 habitantes, que já somavam 265.486 pessoas; o desemprego era expressivo uma vez que a economia urbana estava em declínio e era pouco diversificada, aliada a uma população que crescia mais que a oferta de empregos e a aplicação de recursos financeiros na área social; a carência habitacional culminou no incremento de palafitas e áreas de ocupação (...) (FERREIRA, 2009, p.4).



Costa (2009) destaca que algumas vezes essas ocupações aconteceram de forma induzida e monitorada pelo poder público municipal e/ ou estadual, mas tantas outras de maneira clandestina, no que diz respeito à legalidade dada pelo poder público, com pouca ou nenhuma infraestrutura e muitas vezes em áreas de grande interesse ambiental, mas também de grande risco como encostas de morros, várzeas e mangues.

A autora analisa outro aspecto referente à inapropiação de ocupar uma área como a que está assentado o Bairro do Coroadinho, quando afirma que:

O solo da área não era propício para ocupação, visto ser um terreno pantanoso, encharcado sobre leito e margens dos rios das Bicas, com uma mata secundária; um pouco mais no interior da área possuía algumas barreiras de barro vermelho de onde os ocupantes retiravam material de aterro. (COSTA, 2009, p.92).

Esse aspecto apontado descreve outra situação que é percebida atualmente na comunidade: a falta de planejamento durante a ocupação da área. Para os primeiros moradores que ocuparam a comunidade, garantir o seu lote individual era mais importante do que qualquer tipo de planejamento.

Reforçando essa ideia, Costa (2009) afirma que:

(...) o traçado orgânico parece mais o de uma cidade medieval com variações nas larguras das ruas, a maioria muito estreita e sinuosa (...) afeta a circulação de pessoas e de veículos. O traçado interfere na acessibilidade ao bairro, existindo apenas uma entrada e uma saída da comunidade que dá acesso ao corredor primário do bairro (Avenida dos Africanos). (COSTA, 2009, p. 93, 94).

Depois de mais de três décadas de ocupação da área do Coroadinho, os problemas de ordem social são ainda muito sérios. A localidade é marcada por vários estigmas, principalmente o de ser uma área com altos índices de violência.

Alguns dos aspectos percebidos e identificados durante a pesquisa foram de que a localidade apresenta ruas e calçadas estreitas, além de obstáculos nas calçadas como grande acúmulo de lixo, postes de iluminação pública, além de muitos buracos nas vias de acesso à área. As ruas e avenidas do Coroadinho, mal conservadas, restringem o movimento do cadeirante nesse espaço, induzindo o morador a ter vários problemas nos seus deslocamentos (Foto 11).



Foto 11: Avenida do Coroadinho e a comercialização de produtos nas calçadas.
Fonte: CUNHA, H. W. A. P, 2011.

Por outro lado, é perceptível que apesar das dificuldades percebidas na localidade, a área oferece uma grande atração para o cadeirante. O mesmo exprime a sua relação de afetividade com o local de moradia.

Na fala do entrevistado:

(...) “Eu faço as compras de casa aqui mesmo na comunidade, gosto daqui, dos meus vizinhos, dos meus amigos, todo mundo me conhece, o meu irmão mora aqui do meu lado e me ajuda muito. Apesar das ruas serem cheias de buracos, é muito difícil pra mim andar por aqui, as calçadas são altas, ou quando não tem lixo, poste no meio da calçada, já viu isso? Mas em todo lugar de São Luís é do mesmo jeito, não tem rampa, a calçada é alta, isso dificulta muito a nossa vida, e a manutenção da cadeira que é muito cara pra quem ganha pouco”. (...)

Cadeirante morador do Coroadinho

A relação de afetividade com a localidade é estabelecida pelo longo período que o morador já reside no local, pelas amizades e laços já estabelecidos e não menos importante luta diariamente para a promoção de uma cidade menos fragmentada e mais igualitária. Concordamos com Pereira (2006) quando destaca que:

É no bairro e na rua que a apropriação do espaço se efetiva, já que são esses os lugares que os moradores realmente vivenciam, considerando que a estruturação do urbano não possibilita a todos apropriarem-se da cidade na sua totalidade, mas apenas algumas áreas, conforme a acessibilidade e mobilidade que tem (PEREIRA, 2006, p. 112).

Nos bairros populares, como o Coroadinho, as relações de afetividade e proximidade são facilmente identificáveis. Constatamos isso durante as nossas pesquisas de campo na localidade, com crianças brincando nas ruas da comunidade, jogando bola, empinando papagaio, vizinhos conversando nas portas das casas. Característica esta que parece distante de outras áreas da capital maranhense.

Nessa perspectiva Teixeira (2007) descreve de forma particular a área em questão:

Como experiência de uma localidade específica (...) o Coroadinho se apresenta com algum grau de enraizamento, onde a idéia de identidade se apresenta como sendo permanentemente construída e nunca fixa, contínua. (...). Percebe-se que existe um sentimento de pertencimento que parece mais importante do que parece ser admitido (...) (TEIXEIRA, 2007, p. 21).

Apresentamos agora, de forma mais detalhada, o cadeirante morador da área periférica, o Coroadinho.

b) Cadeirante 2 - morador da área periférica (Coroadinho)

“Cadeirante tem que sair de casa”....

Cadeirante morador do Coroadinho.

O cadeirante 2 é um aposentado de 58 anos que mora no bairro do Coroadinho há aproximadamente vinte anos. A deficiência física foi ocasionada em acidente de moto em 1980, no Estado do Pará, que o deixou paraplégico. É casado e tem um filho de doze anos do segundo relacionamento. A deficiência física não é dificuldade para o cadeirante exercer algumas atividades, dentre elas as voluntárias. Os encontros durante a pesquisa aconteceram na residência do entrevistado. Para chegar até a casa do cadeirante é preciso percorrer ruas sinuosas e cheias de buracos, em alguns trechos com muita lama (Foto 12).



Foto 12: Rua de acesso à casa do entrevistado - cadeirante do Coroadinho.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Quando da nossa chegada à residência, nos apresentamos e fizemos referência ao Termo Livre e Esclarecido e perguntamos do interesse do entrevistado em participar da pesquisa. Com a sinalização de forma positiva em contribuir com a tese, começamos a conversa.

O primeiro encontro durou mais ou menos três horas, e foi muito descontraído. Nesse período, o cadeirante relatou aspectos como viver em cadeira de rodas, transporte coletivo, trabalho, família e o seu dia a dia. O seu relato é assim descrito:

“Sou cadeirante há vinte e três anos, quando sofri o acidente eu tinha trinta e cinco anos, foi muito difícil, nessa época eu entregava leite na minha moto. (...). Eu, já fiz de tudo na vida, já fui vendedor, carpinteiro. Hoje recebo uma aposentadoria de um salário e a minha mulher recebe uma ajuda de 600 reais que é um incentivo do governo pra cuidar de mim. Quando eu era moço gostava muito de passear, me divertir, ir às festas, eu era muito namorador. Em todo canto eu tinha uma namorada. Mesmo já tendo família, sendo casado, do meu primeiro casamento eu tenho três filhos homens (...) mais eu não tenho mais contato com eles. Hoje eles já são adultos. Quando eu sofri o acidente (silêncio) era por que fui atrás de uma namorada e saí de lá brigado. Eu trabalhava numa moto, entregando leite, ela era nova tinha uns dezoito anos, eu queria uma coisa mais séria eu era mais velho ela não. Subi na minha moto e saí de lá correndo fui atravessar um carro ele me bateu e eu cai, a ambulância demorou, as pessoas me mexeram, não sabiam que eu tava muito machucado. Eu fui pro hospital fiquei muito tempo internado, nem lembro direito, mais eu acho que foi um mês. Quando o médico me deu a notícia que eu não ia mais

andar eu fiquei sem voz, me deu vontade de morrer, ele foi muito duro, seco, virou pra mim e falou: você nunca mais vai andar (...) depois disso fiquei sem namorada, família, a mulher me deixou (...). Aí vim embora do Pará, pro Maranhão, aqui em São Luís tenho o meu irmão, ele me acolheu, cuidou de mim, construiu essa casinha pra eu morar e que aos poucos vou melhorando, agora mesmo eu to trocando o piso. Durante treze anos da minha vida depois do acidente que eu vim embora pro Maranhão, não queria fazer nada, nem tratamento nenhum, até que eu resolvi mudar, porque não ia adiantar mesmo ficar daquele jeito. No começo os meus irmãos cuidavam mais de mim, agora como já tenho mulher é diferente. Deus é tão bom pra mim que já me deu mulher com filho pra eu criar. Eu tenho uma família linda.(...)”.

Cadeirante morador do Coroadinho.

A casa do cadeirante é muito simples, sendo do tipo geminada, compartilha parte da estrutura e telhado com outra casa. Logo na frente da residência existe uma rampa muito estreita construída na calçada para facilitar a entrada da cadeira de rodas na residência do entrevistado (Foto 13).



Foto 13: Residência do entrevistado do Coroadinho.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

A pequena casa é constituída de apenas dois cômodos e um banheiro. Nesse espaço mora o cadeirante, um filho de 12 anos e a sua esposa. Na pequena sala existem vários troféus em uma pequena estante, fruto de vitórias do time de

basquetebol do qual o cadeirante já fez parte, mas que agora está parado porque os cadeirantes não podem treinar por falta de um espaço físico adequado. Ainda no mesmo cômodo há outra estante, uma TV de 29 polegadas e a cama do cadeirante. Ainda neste mesmo espaço, ao lado, no centro da sala, há uma mesa com quatro cadeiras onde a família faz as refeições e posteriormente onde aconteceu a conversa com o cadeirante (Foto 14). E no segundo cômodo está o quarto do filho com uma pequena cama e um guarda-roupa.



Foto 14: Entrevista com cadeirante do Coroadinho.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

No banheiro que está localizado entre os dois quartos não existe adaptação para cadeirante. Conforme pode ser observado através da foto 15, tudo é muito improvisado, com um banco de madeira para o cadeirante fazer o seu asseio diário com a ajuda da mulher ou do filho (Foto 15).



Foto 15: Banheiro sem nenhuma adaptação.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2011.

Normalmente, durante as manhãs, o cadeirante fica em casa ajudando o filho nas tarefas escolares ou ajudando a esposa nos afazeres domésticos. É também durante as manhãs que fica sabendo dos acontecimentos através de matérias jornalísticas na TV. As terças e quintas feiras pela manhã utiliza o transporte coletivo até a Universidade Federal do Maranhão. Lá, participa de projeto com alunos do curso de educação física. Aos sábados desenvolve em parcerias com a comunidade atividades esportivas em uma escola municipal no bairro do Coroadinho. Ele descreve suas atividades assim,

“Aqui na comunidade eu trabalho durante os finais de semana na Unidade Integrada Rúbia Almeida, dando aulas de basquete para crianças, eu me sinto muito útil fazendo isso. Pra falar a verdade, hoje eu me sinto mais útil do que quando não era cadeirante, eu comecei a valorizar as pessoas, ajudar, eu dava preferência para o meu lazer, não importava para mim quem estivesse passando dificuldade. (...)”.

Realiza as compras dos alimentos consumidos pela família na feira da comunidade. Quando precisa de assistência médica, utiliza o posto de saúde do Coroadinho, o percurso é realizado em transporte coletivo.

Na imagem da figura 5 observa-se o trajeto realizado pelo cadeirante em suas atividades diárias, como fazer compras no bairro, deslocamento para o posto de saúde e atividade voluntária realizada na escola municipal do bairro. As distâncias realizadas pelo cadeirante no Coroadinho não são relativamente extensas, mas o percurso é sinuoso, ruas com muitos buracos, calçadas estreitas, inexistência de rebaixamento de guias e calçadas. Além de um número expressivo de obstáculos nas calçadas, locais que deveriam ser livres para o cadeirante realizar seus deslocamentos diários.

Outro inconveniente é que o posto de saúde da comunidade apresenta um grande número de escadas, impossibilitando maior autonomia do entrevistado, que precisa contar com a ajuda do filho ou da mulher para ter acesso ao posto médico. As distâncias mais longas no bairro são realizadas no transporte público.

Quando o cadeirante precisa sair do bairro e necessita do transporte, encontra outro inconveniente: as paradas de ônibus do Coroadinho não são adaptadas com rebaixamento para facilitar a cadeira de rodas entrar no coletivo. Esse aspecto acaba gerando transtornos e demora para a realização de suas atividades.

A linha de ônibus utilizada pelo cadeirante não apresenta adaptação, ocasionando um grande desconforto e impedido uma maior autonomia do sujeito entrevistado.



Situação Geográfica



Legenda

- 1 - Residência
- 2 - Rua sem asfalto
- 3 - Ponto de ônibus
- 4 - Feira
- 5 - Buraco
- 6 - Atividade Voluntária
- 7 - Posto de Saúde
- Trajeto - Cadeira de rodas

unesp UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE Curso de Pós-Graduação em Geografia

TESE DE DOUTORADO
LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS

Assunto: Percurso realizado em cadeira de rodas pelo cadeirante do Coroadinho

Escala: 1:2.989 Data: OUT/2011

Organizador(a): Hermeneilce Wasti Aires P. Cunha

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011, Google Earth, 2010.

Sistema de Coordenadas Geográfica
Datum GCS South America 1969 (SAD 69)

2.1.3. O Angelim

O conjunto Habitacional Angelim está localizado entre os bairros Cohab-Anil, Anil e Bequimão (Figura 6). O bairro é um exemplo clássico da política oficial nas últimas décadas, ditada por padrões estabelecidos pelo BNH, entre os anos de 1978 e 1979.

Construída pela Companhia de Habitação Popular do Maranhão – COHAB, com recursos do Banco Nacional da Habitação – BNH, destinados a trabalhadores que tinham renda familiar de 01 à 05 salários mínimos.

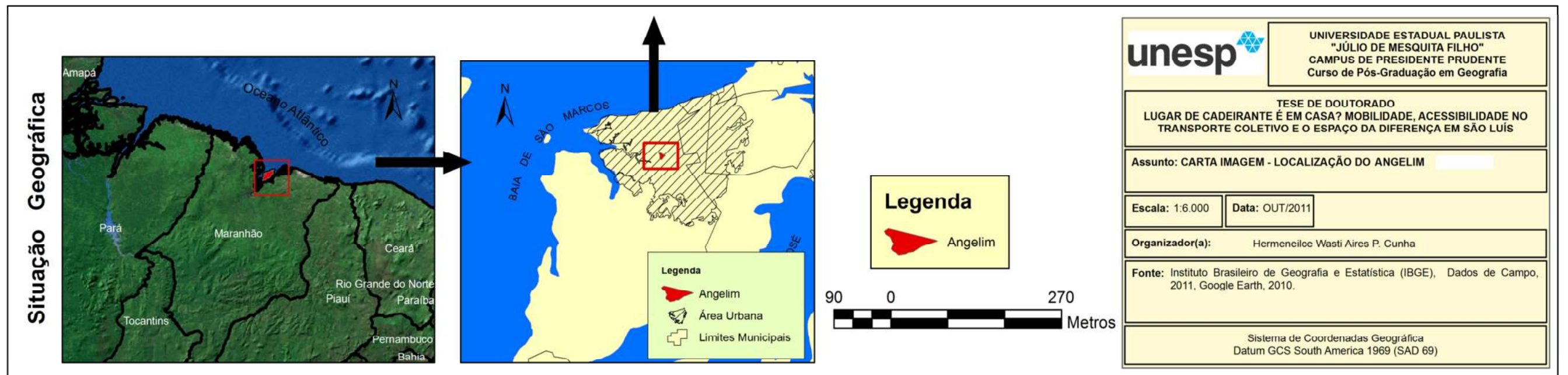
De acordo com relato do cadeirante morador na comunidade, e um dos primeiros moradores do bairro, quando as primeiras casas foram entregues em Setembro de 1979, o bairro não tinha ruas asfaltadas e nem linha de ônibus regular. A única linha de ônibus que trafegava pelo bairro era a linha Popular-Ipase e normalmente passava pela área já lotada, o que fazia os moradores esperar muito tempo nas paradas ao longo da Avenida Jerônimo de Albuquerque.

Sobre esse fato, Espírito Santo (2006) descreve que:

Os conjuntos habitacionais implantados nas décadas de 70/80 (empreendimentos da COHAB/BNH), entregues sem a infraestrutura necessária (rede de coleta e tratamento de esgoto) e sem a urbanização dos espaços públicos, consolidaram-se em subcentros, com residências padronizadas, comércio e serviços. Atualmente verifica-se em algumas situações, a ocupação privada irregular das áreas institucionais e áreas verdes remanescentes desses conjuntos. (ESPIRITO SANTO, 2006, p. 88).

Não havia no bairro, no período de sua fundação, escolas públicas e nem mercados, os moradores eram obrigados a ir até o bairro da Cohab para realizar suas compras ou levar os filhos para a escola.

Hoje o bairro conta com uma escola estadual de ensino fundamental e médio localizada na avenida principal do bairro. Uma escola comunitária e uma escola particular.



Mesmo depois de mais de vinte anos de existência, o Angelim tem como um dos maiores problemas a falta de infraestrutura. Em algumas ruas é perceptível o total abandono do poder público municipal (Foto 16).



Foto 16: Rua do Angelim.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2011.

Na fala do entrevistado, cadeirante morador da área, a descrição proposta por ele diz que: *“o bairro é pequeno, conheço todo mundo, todo mundo me conhece. Um dos problemas aqui são essas ruas cheias de buraco, tem muita subida e descida, pra mim que sou cadeirante é difícil chegar até a quadra de esportes (...)”*.

A seguir, apresentamos com mais detalhes o morador cadeirante do conjunto habitacional Angelim.

c) Cadeirante 3 morador do Angelim (Conjunto Habitacional)

“Sempre existe discriminação, as pessoas falam, aquele cara não serve pra nada, preconceito sempre tem, mas quando a gente é bom de cabeça supera tudo isso”.

Cadeirante morador do Angelim

O cadeirante 3, morador do conjunto habitacional Angelim, nasceu na capital maranhense. Aos quatro meses adquiriu poliomielite, usou durante mais de dez anos muletas, mas em decorrência de um acidente ainda quando criança teve sério problema na rótula do joelho e não mais conseguiu andar. Usa a cadeira de rodas e o transporte coletivo para os seus deslocamentos.

De acordo com a sua história, a deficiência física não foi impedimento para ter uma infância feliz. *“A minha infância e adolescência foi muito boa. Eu adorava brincar. Empinei muito papagaio, jogava peteca. Eu fazia tudo que uma criança normal fazia, só não corria”*.

Durante a juventude, fez curso técnico em edificações, no Centro Federal de Educação, mas não exerceu a profissão. Trabalhou durante muitos anos como comerciário em lojas da capital. Morou no centro da cidade até os dezessete anos. No final da década de 70 do século XX foi residir no bairro Angelim. Em meados da década de 80, casou-se e foi residir em outra localidade, o parque Vitória. Foi casado durante dezesseis anos e do relacionamento teve um casal de filhos, hoje já adultos. O relacionamento com sua ex- esposa não deu mais certo. Para ele a deficiência não foi elemento decisório no fim do casamento, mas outras questões. *“A deficiência física nunca interferiu nos meus relacionamentos, a prova disso é que tenho dois filhos, eu e a minha ex-mulher não demos mais certo por que a relação desgastou, como acontece com outros casais”*.

Atualmente mora com mais cinco irmãos em uma residência de dois pavimentos, no conjunto habitacional Angelim (Foto 17).

Na casa que reside não existe nenhuma adaptação. Por ser de dois pavimentos, tem um quarto montado na parte inferior da casa. O cadeirante não permitiu registros do interior da residência como os demais cadeirantes entrevistados. De acordo com o entrevistado, ele consegue se movimentar na residência com muita facilidade e não vê deficiência como um problema.

No bairro, abriu uma escolinha de futsal para trabalhar com crianças e adolescentes. As atividades esportivas acontecem na quadra de esportes da comunidade. O cadeirante gosta muito de atividades esportivas e, periodicamente, realiza campeonatos de futsal envolvendo as crianças da comunidade com outros bairros (Foto 18).



Foto 17: Casa do cadeirante do Angelim.
Fonte: CUNHA, H. W. A.P, 2011.



Foto 18: Escolinha de futsal no Angelim.
Fonte: CUNHA, H. W. A.P, 2011.

Ele descreve a prática esportiva como elemento importante na sua vida *“gosto muito de ensinar um pouco do que sei gosto muito dos meus alunos de futsal, nós somos uma família”*.

Além do trabalho com as crianças, o cadeirante do Angelim é vice-presidente da associação de moradores e para o ano de 2012 promete ser candidato a presidente da associação.

Para trabalhar, o cadeirante do Angelim faz um percurso de aproximadamente quatrocentos e dez metros entre a sua residência e a associação de moradores do bairro. O percurso é realizado de segunda a sexta-feira no horário da tarde. Aos sábados, o percurso é realizado apenas pela manhã. Durante os finais de semana, o cadeirante visita alguns amigos, os filhos e uma neta de apenas três meses em outro bairro da cidade. Para o seu deslocamento na visita aos filhos, utiliza o transporte público. As atividades de lazer estão relacionadas às conversas com amigos no bairro, jogos como dominó, dama e assistir a partidas de futebol na quadra de esportes da comunidade.

Quando precisa fazer compras como material esportivo para os alunos da escolinha de futsal ou compras para seu uso pessoal, vai até o centro comercial da cidade, utilizando o transporte público. Vai empurrando a sua cadeira de rodas até o ponto de ônibus, realizando o percurso em aproximadamente dez minutos.

Na Figura 9 observa-se os trajetos realizados pelo cadeirante 3, da sua residência para o trabalho e/ou para o ponto de ônibus. Pode-se observar que embora estes percursos sejam de pequenas distâncias, dentre os cadeirantes entrevistados, é o trajeto que apresenta maiores obstáculos, pois a topografia das ruas do bairro dificulta o seu deslocamento com maior autonomia na cadeira de rodas. E dos cadeirantes entrevistados é o único que não tem auxílio para se locomover na cadeira de rodas (Figura 7).



Situação Geográfica



Legenda

- 1 - Residência do Cadeirante
- 2 - Rua com acive/declive
- 3 - Rua com declive/acive
- 4 - Trabalho
- 5 - Ponto de ônibus
- Trajeto - Cadeira de rodas

		UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE Curso de Pós-Graduação em Geografia
TESE DE DOUTORADO LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS		
Assunto: Percurso realizado em cadeira de rodas pelo cadeirante do Angelim		
Escala: 1:1.552	Data: OUT/2011	
Organizador(a): Hermeneice Wasti Aires P. Cunha		
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011, Google Earth, 2010.		
Sistema de Coordenadas Geográfica Datum GCS South America 1969 (SAD 69)		

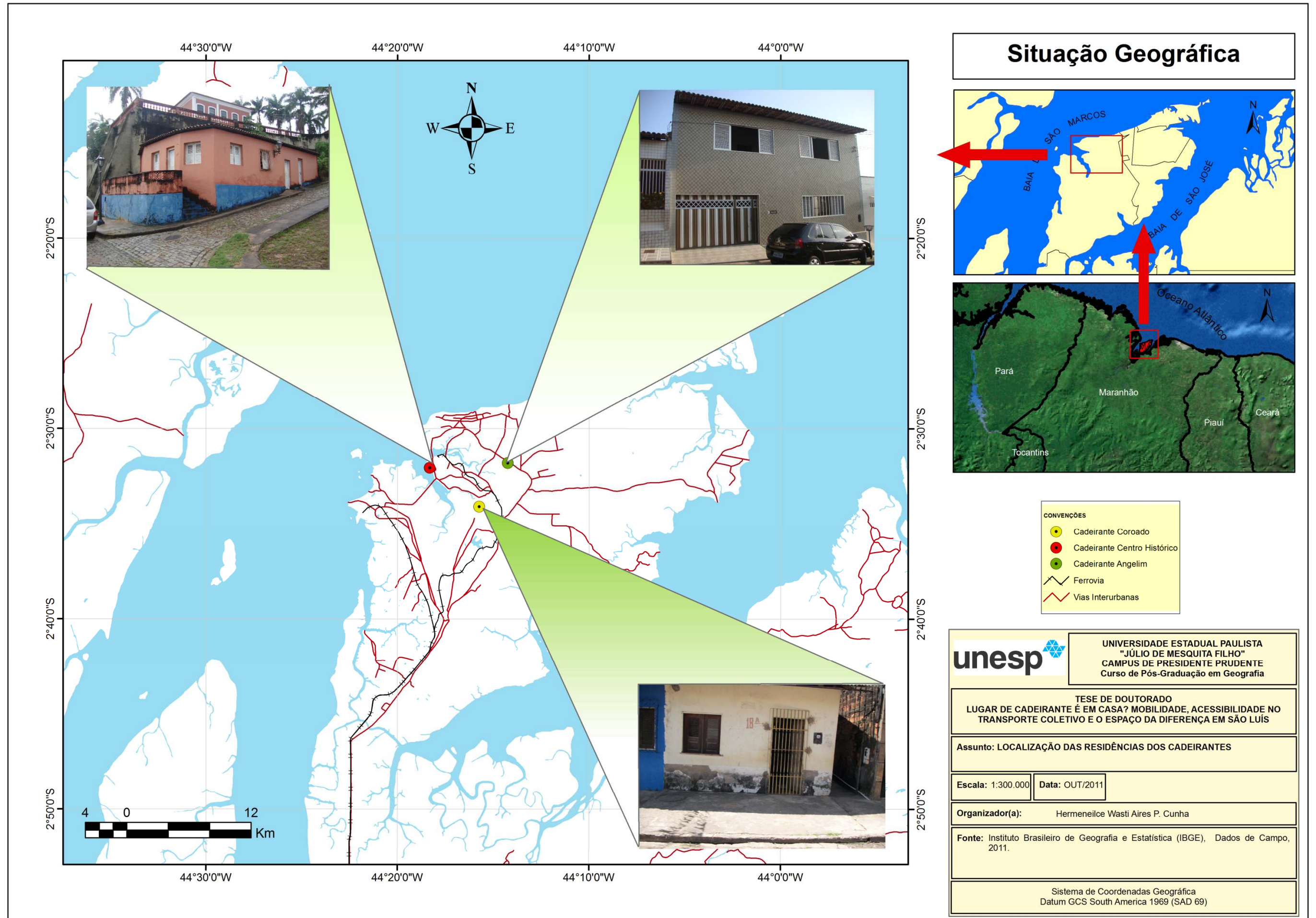
Nos problemas relatados pelos entrevistados na pesquisa em relação aos seus locais de moradia é perceptível a relação de afetividade estabelecida com o local de residência. As relações de proximidade e identificação com esses locais são facilmente percebidas em falas como “aqui todo mundo me conhece”, “gosto daqui”, “moro aqui há muito tempo”.

Apesar dos problemas citados por cada um deles, como a dificuldade em se deslocar pelos bairros que residem com ruas cheias de buracos, aclives e declives, obstáculos nas calçadas, inexistência de calçadas rebaixadas, pontos de ônibus sem adaptação, lixo nas calçadas que dificultam o transitar na cadeira de rodas, em nenhum momento os entrevistados mencionaram buscar outros locais para morar.

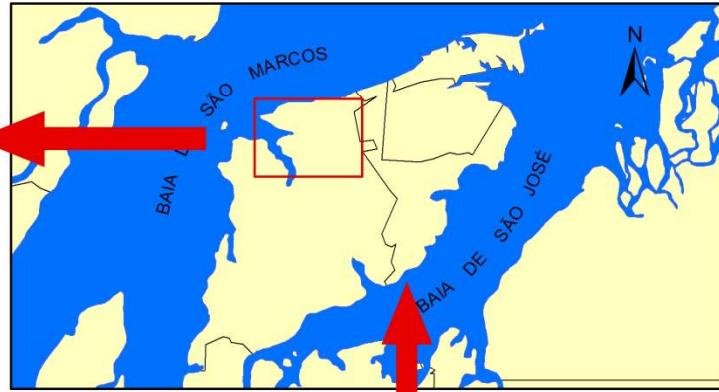
Apesar da relação de afetividade já estabelecida com o lugar de moradia, reside de forma incisiva um aspecto que vai de encontro aos problemas enfrentados pelos entrevistados, diariamente. A cidade de São Luís apresenta os mesmos problemas de infraestruturas em qualquer um dos seus espaços.

O Centro Histórico, com toda a sua beleza e fascinação, atraindo pessoas dos mais distintos lugares, não contempla a inserção de uma de suas moradoras locais. O bairro do Angelim, apesar de ser um bairro relativamente novo, localizado em uma área estratégica da cidade, próximo a hospital particular de alta complexidade, faculdades, shoppings, escolas, situado entre dois terminais de integração (terminal da Cohama e terminal da Cohab), não tem um dos seus moradores desfrutando da infraestrutura e dos benefícios citados, por não preparar esses espaços para receber pessoas com deficiência física. O Coroadinho, área da periferia social, já carrega o estigma de ser um lugar que sofre com os problemas estruturais decorrentes da sua forma de ocupação e que por si só já exclui e segrega o cadeirante que reside nesse lugar.

Diante da complexidade desses espaços, é possível identificar os respectivos locais de moradia dos cadeirantes no espaço urbano de São Luís: a cidade da periferia social, o centro histórico e o conjunto habitacional (Figura 8).



Situação Geográfica



- CONVENÇÕES**
- Cadeirante Coroado
 - Cadeirante Centro Histórico
 - Cadeirante Angelim
 - Ferrovia
 - Vias Interurbanas

unesp	UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE Curso de Pós-Graduação em Geografia
TESE DE DOUTORADO LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS	
Assunto: LOCALIZAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS DOS CADEIRANTES	
Escala: 1:300.000	Data: OUT/2011
Organizador(a): Hermelice Wasti Aires P. Cunha	
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011.	
Sistema de Coordenadas Geográfica Datum GCS South America 1969 (SAD 69)	

Pelos mapas anteriormente apresentados, identificamos que os cadeirantes entrevistados durante a pesquisa fazem uso do transporte público para as mais diferentes atividades como ir ao trabalho, compras, assistência médica passeios e lazer.

Dois aspectos chamam a atenção em relação a esta característica. A primeira reside no fato de que a deficiência física não se constitui em dificuldade para chegar aos locais comumente utilizados pelos respondentes na pesquisa. A barreira encontrada e relatada nas falas é a estrutura em que muitas vezes se encontram as ruas, os ônibus e os terminais da integração da capital maranhense, que não são adaptados para recebê-los.

A segunda é a forma como a capital maranhense tem substituído o transporte público pelo individual, acarretando vários transtornos para os sujeitos que não podem comprar um veículo particular. Decidimos fazer essa análise a partir das entrevistas, identificando que nenhum dos sujeitos entrevistados possuem automóvel particular e os seus deslocamentos diários mais distantes precisam ser realizados no transporte público.

A partir das falas e discursos analisados dos cadeirantes, foi então delineado o capítulo referente ao transporte público, como um importante instrumento para os deslocamentos diários dos cidadãos que, como já foi destacado, não possuem veículo particular.

No próximo capítulo, apresentaremos mais elementos que enfocam a discussão que aqui se inicia.

CAPÍTULO III

SÃO LUÍS PELA JANELA DO ÔNIBUS: ACESSIBILIDADE AO TRANSPORTE NA CIDADE DO AUTOMÓVEL



Foto 19: O cadeirante e o transporte coletivo em São Luís - MA.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

3. SÃO LUÍS PELA JANELA DO ÔNIBUS: ACESSIBILIDADE AO TRANSPORTE NA CIDADE DO AUTOMÓVEL

3.1. São Luís: transporte público x individual

No capítulo anterior pudemos conhecer um pouco a respeito dos espaços de moradia dos sujeitos da nossa pesquisa, identificando algumas de suas dificuldades de mobilidade no espaço da cidade de São Luís. Foi na interação com estes sujeitos que o núcleo da nossa tese ganhou destaque no processo de pesquisa.

Conforme os argumentos apresentados a seguir, sem o enfrentamento das barreiras percebidas e vividas pelos cadeirantes ludovicenses no transporte público urbano não é possível alcançar a “cidade acessível” em São Luís. Portanto é de extrema relevância a discussão da política pública de transporte para a compreensão da acessibilidade e mobilidade dos nossos cadeirantes entrevistados.

Sabemos que o transporte público urbano exerce nos nossos dias um papel importante na atual configuração dos deslocamentos urbanos, principalmente, para aqueles que não possuem condições de ter um veículo particular para sobreviver nas cidades, que se transformam cada vez mais na “cidade do automóvel”.

Por sua vez, a oferta de um transporte de qualidade nas cidades de médio e grande porte, atualmente, é um dos mais emblemáticos problemas para quem precisa utilizar esse meio de locomoção diariamente. Não poderia ser diferente também em São Luís.

Como já foi descrito em capítulos anteriores, a capital maranhense nas últimas décadas apresentou um novo ordenamento espacial. Surgiram “novos centros ou centros expandidos” como destaca Villaça (1988). Bairros nobres como Renascença, Calhau, Ponta D’ Areia foram produzidos dentro de uma lógica capitalista, que tem o automóvel como um dos fetiches da mercadoria.

Outra questão que precisa ser analisada diz respeito à maneira como a forma de vida em São Luís mudou, de forma drástica e rápida, impulsionada pelos novos estilos de vida “caracterizados por padrões de consumo e de relacionamento

social crescentemente mercantilizados e complexos”, elementos estes associados a determinadas classes econômicas (VASCONCELLOS, 2000, p.112).

Com o aumento progressivo do número de automóveis, as cidades passaram a se organizar em função da melhor fluidez desse meio de transporte, levando a construção e ampliação de grandes vias, viadutos, privilegiando o acesso do automóvel dentro da cidade em detrimento do transporte coletivo.

Nessa mesma perspectiva, Lefebvre (2008) faz referência ao crescente número de automóveis nas cidades e os problemas resultantes da apropriação das cidades, por esse meio de transporte. O autor afirma que:

A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições (LEFEBVRE, 2008, p. 27).

Pereira (2006) ressalta que esses elementos são complicadores do espaço urbano, uma vez que o automóvel tem gerando um número crescente de problemas nas cidades. Para a autora:

O fato traz graves implicações, já que há uma disputa pelos espaços de circulação da cidade, já que esse meio de transporte tem gerando conseqüentemente congestionamentos, aumento da poluição, necessidades de novas áreas para estacionamento e o uso diferenciado, já que muitos o utilizam individualmente. (PEREIRA, 2006, p. 46).

De outra maneira, e corroborando com a ideia da autora, Grotta (2005) afirma que o aumento incessante da motorização da população e o crescimento urbano vertiginoso, impulsionaram a guinada a uma nova reorganização locacional. A partir de uma nova realidade, o espaço passa a se organizar voltado a uma nova lógica, a lógica do automóvel, a lógica do individual frente ao coletivo.

Nessa mesma linha de raciocínio, Villaça (1988) destaca que:

Ao produzir um sistema viário adequado ao transporte individual, o Estado aumenta o desnível entre as condições de transporte individual e coletivo, aumentando assim o desnível entre as condições de deslocamento das classes sociais, melhorando a acessibilidade de uns (ou seja, as suas localizações) em detrimento da de outros. (VILLAÇA, 1988, p.329).

O reflexo do que foi apresentado por Villaça (1988) permite perceber que nas últimas décadas o espaço interurbano da capital maranhense foi reestruturado e, como consequência, as distâncias ficaram maiores. A busca por bairros mais longínquos e procurados por classes econômicas mais abastadas foi elemento decisório para que houvesse o atendimento da necessidade do automóvel para esses sujeitos.

Da mesma forma, concordamos com Vasconcellos (2000) quando afirma que o aumento do número de veículos nas últimas décadas está intrinsecamente relacionado às políticas econômicas de financiamento desses bens, que tem impulsionado a população a adquirir veículos novos. Assim existe uma busca incessante por formas atraentes de financiamentos. Para o autor é importante observar que em decorrência desse aspecto:

O acesso aos automóveis foi facilitado pela política econômica através do financiamento da compra e da organização de consórcios. As políticas urbanas também colaboraram para facilitar o uso do automóvel. Novas leis de zoneamento viabilizaram a construção de apartamentos para a classe média, em novas áreas que passaram a ser dotadas de toda a infraestrutura urbana e de boas condições de trânsito e estacionamento. (VASCONCELLOS, 2000, p.112).

O que é possível identificar nessa afirmação é a maneira como está relacionada à lógica do automóvel em São Luís, com determinadas classes sociais.

Vasconcelos (2000) refere-se a essa situação como uma verdadeira “simbiose”, ou seja, existe uma necessidade e dependência desse meio de transporte individualizado, em detrimento do transporte público.

Percorrer as avenidas de São Luís é depararmos com “vitrines” de um vertiginoso aumento do número de veículos de várias marcas e modelos, sempre novos. Há uma verdadeira apropriação desses espaços, as vias, pelo veículo automotivo (Foto 20).

Essa realidade está diretamente relacionada ao fato de que se observa uma redução gradual do número de indivíduos que utilizam transporte público na capital maranhense. Várias são as causas apontadas para a queda da demanda, sendo uma das principais a migração para o transporte individual. Esse aspecto está

relacionado de forma direta com a má qualidade do transporte público oferecido na cidade de São Luís.



Foto 20: Avenida Carlos Cunha em São Luís, Centro Expandido.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2011.

Santos (2007) descreve que essa substituição está relacionada com a má qualidade oferecida pelos serviços de transporte público, quando afirma que são:



















(...) Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas?(...) Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento do transporte coletivo (...) (SANTOS, 2007, p. 63).

Vasconcellos (2000) reitera essa afirmação quando diz que a modernização trouxe mudanças significativas nos padrões de viagens, aumentando as atividades, as distâncias e os custos, tanto os diretos (pagamentos pelos novos serviços), quanto os indiretos, relativos aos meios de transportes necessários para atender a essas novas necessidades.

De acordo com os dados da Tabela 2 é possível observar os diversos tipos de veículos que trafegam pelas ruas da cidade de São Luís, que atualmente é considerada a capital do país com a frota de veículos mais jovem.

O crescimento da frota de veículos indica que quanto menor for a relação entre o número de habitante e número de veículos, a condição de trafegabilidade associada a mobilidade estará prejudicada, e como consequência haverá redução da velocidade e no fluxo dos carros nas vias públicas.

Tabela 2 – Tipos de veículos na cidade de São Luís - MA

Tipo Veículo	Qtde	%	Gráfico
Automóvel	137.637	59,34	
Motocicleta	47.157	20,33	
Caminhonete	18.074	7,79	
Camioneta	9.967	4,30	
Caminhão	6.647	2,87	
Motoneta	3.451	1,49	
Ônibus	2.972	1,28	
Utilitário	1.970	0,85	
Reboque	1.581	0,68	
Micro-ônibus	1.080	0,47	
Semireboque	571	0,25	
Caminhão-trator	500	0,22	
Ciclomotor	292	0,13	
Triciclo	37	0,02	
Side-car	9	0,00	
Trator de rodas	5	0,00	
Não informado	5	0,00	
Trator misto	3	0,00	
Total:	231.958	100.00	

Fonte: MARANHÃO, Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, julho/2010.

Assim, a apropriação da cidade pelo automóvel é privilégio de alguns e reforçador da condição de desigualdade. Além do mais, o transporte público é marcado por inúmeros problemas do ponto de vista do usuário, como o elevado

preço das tarifas, a má conservação dos veículos, o desrespeito aos passageiros por parte de motoristas e cobradores, a superlotação, dentre outros aspectos.

Constata-se, desta forma, a necessidade de implementação de políticas que atendam de forma mais específica o cidadão que não dispõe de recursos financeiros suficientes para adquirir um veículo particular e necessita todos os dias deslocar-se pelo espaço urbano da capital maranhense. É por causa disto que concordamos com Pereira (2007) quando destaca que a melhoria da qualidade de vida nas cidades passa pela promoção do transporte público, mais humano e eficiente. Se considerarmos que os sujeitos da nossa pesquisa são cadeirantes, entendemos que este conjunto de dificuldades é agravado pela deficiência física, o que exige um acompanhamento especial da questão.

São vários os questionamentos, e que inúmeras vezes ficam sem resposta, não apenas para o cidadão que não apresenta deficiência física, mas também para o cadeirante que precisa da cadeira de rodas para se movimentar, sair da sua casa, muitas vezes submetidos à falta de transporte adaptado, calçadas danificadas, vias públicas sem sinalização adequada, e profissionais sem capacitação ou desinformados quanto aos direitos da pessoa com deficiência nos serviços de transporte.

Em função destas características acima descritas, durante as entrevistas, direcionamos um dos nossos questionamentos para o transporte público, isso porque identificamos que nenhum dos respondentes possuía veículo particular e entendemos que esses sujeitos também sofriam duas vezes mais o descaso por parte dos que podem oferecer um serviço de melhor qualidade e não o fazem. Outro aspecto diz respeito à própria dificuldade que esse sujeito tem de usufruir do transporte público.

Como exemplos, podemos citar uma das nossas entrevistadas, cadeirante moradora do Centro Histórico, que faz o percurso diariamente para o trabalho em direção a um dos bairros com o metro quadrado mais caro da cidade, o Calhau. Nessa área, os moradores residentes possuem veículo particular, não valorizando a importância do transporte público, uma vez que não precisam utilizá-lo diariamente. Corrêa (2010, p.165) reitera que nessas áreas “circula-se majoritariamente de automóvel, deslocando-se do local de residência para os

shoppings centers e outros lugares frequentados quase que exclusivamente pelo mesmo grupo social”.

Informações da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte-SMTT (SÃO LUIS, 2009) apontam o grande número de cidadãos que fazem diariamente o percurso no transporte público em direção a essa localidade em média 1220 passageiros por dia.

A quantidade de passageiros em uma área que o número de veículos particular é expressivo está diretamente relacionada com o grande valor especulativo do local; a quantidade de empreendimentos imobiliários em construção é muito grande, o que ocasiona um grande número de trabalhadores ligados à construção civil, que diariamente precisam chegar ao local de trabalho, além de outros trabalhadores como empregadas domesticas, garçons, porteiros, que desempenham atividades em lojas comerciais, hotéis, restaurantes, residências e trabalham nesses locais. Portanto, precisam fazer o percurso no transporte público.

A demora dos ônibus, o desrespeito em ter acesso aos terminais, a não adaptação desses espaços gera desconforto para esses cidadãos. E a acessibilidade e o circular pela cidade como funcionam? A necessidade de circular, transitar pelos espaços da cidade está intrinsecamente relacionado ao desejo e realização de atividades. Vasconcellos (1996) compreende que para as pessoas se deslocarem pelos espaços urbanos é necessário haver infraestrutura física na cidade que permita tal circulação.

Portanto, compreendemos que apesar de São Luís apresentar um número expressivo de automóveis individuais, existe uma parcela significativa da população que depende do transporte público para os seus deslocamentos diários. E por que não investir na qualidade desse sistema?

Nas áreas consideradas nobres da cidade, não existem terminais de integração como já referendado anteriormente. Essa situação nos faz refletir a respeito da forma como a cidade é pensada. Por quem? Para quem? E os cidadãos que precisam deslocar-se até os seus locais de trabalho que estão inseridos nesse espaço? Como fazem? Quanto tempo gastam? Os sujeitos que moram nos espaços nobres da cidade fazem uso dos seus veículos particulares e os demais? São esquecidos? Requerem os seus direitos? Ou não?

Os transtornos e as dificuldades em relação ao transporte público são descritos por uma das entrevistadas.

(...) “Trabalho na Secretaria Estadual da Mulher para trabalhar com mulheres com deficiência, tentar resolver os problemas, agilizar mais as coisas para as mulheres com deficiência. Lá eu recebo mais de um salário, me sinto muito útil, a secretaria é toda adaptada, tem rampa, banheiro, as pessoas que trabalham lá me respeitam. O difícil mesmo é chegar lá, o ônibus demora muito, só tem um que faz a linha para o meu serviço, e nem é adaptado. Tenho que ser carregada para entrar e sair do ônibus, todas as vezes. Também não existe parada de ônibus próximo ao meu serviço, o que acontece é que o motorista já me conhece e acaba parado na frente da secretaria pra eu poder descer e quem me ajuda é a pessoa que me acompanha. O ônibus que eu pego tem o símbolo de que é adaptado, mas na verdade, não é, os ônibus são “mascarados”, as pessoas pensam que são adaptados mas na verdade não são, o elevador não funciona aí a minha amiga que sempre me acompanha é que me ajuda a descer” (...)

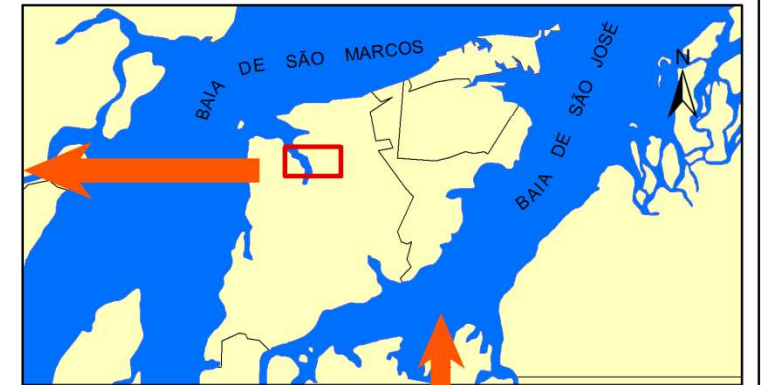
Cadeirante moradora do Centro Histórico.

A imagem apresenta o percurso realizado pela cadeirante (Figura 9). A fala da entrevistada durante a nossa conversa revela sua dificuldade em chegar ao local de trabalho. A demora, os transtornos, a não adaptação da linha de ônibus nesse trajeto revelam algumas das barreiras enfrentadas pela moradora da área do Centro Histórico do bairro do Desterro.






O percurso apresentado pela cadeirante mostra a forma excludente daqueles que não podem adquirir um veículo particular. A não apropriação do transporte coletivo por parte desses sujeitos é mais um dos inúmeros problemas sentidos por esses sujeitos.




Situação Geográfica



Legenda

-  Faculdade
-  Trabalho
-  Trajeto - ônibus
-  Terminal Praia Grande
-  Campus da UFMA

	UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE Curso de Pós-Graduação em Geografia
TESE DE DOUTORADO LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS	
Assunto: CARTA IMAGEM - PERCURSO DE ÔNIBUS - CADEIRANTE CENTRO HISTÓRICO	
Escala: 1:27.000	Data: OUT/2011
Organizador(a): Hermeneilce Wasti Aires P. Cunha	
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011, Google Earth, 2010.	
Sistema de Coordenadas Geográfica Datum GCS South America 1969 (SAD 69)	

No percurso realizado pelo cadeirante que mora no conjunto Angelim é possível identificar que o trajeto realizado por ele requer certo cuidado. Quando o mesmo precisa deslocar-se até o terminal da integração da Cohama, visto que o ponto de ônibus localiza-se em lado oposto da sua residência, o perigo reside no fato do cadeirante precisar atravessar duas avenidas de grande movimento (Avenida Jerônimo de Albuquerque) (Figura 10).

A fala do cadeirante é assim descrita:

“Já sofri preconceito como usuário de ônibus, sempre tem a questão de que tem de colocar o acompanhante pela frente, aí eu tenho que ficar sozinho atrás, quando tem as plataformas que não funcionam, ou as pessoas que não tem preparo em usar o elevador. Eu sei usar as plataformas, às vezes até ensino para os motoristas. Vou te contar uma historinha que aconteceu comigo a um certo tempo. Uma vez eu peguei o ônibus aqui no Angelim e precisei ir até a Praia Grande. Um amigo me ajudou a entrar aqui no Angelim, e ele me perguntou como eu ia fazer quando chegasse na Praia Grande, eu disse pra ele não se preocupar que eu dava meu jeito. Quando eu cheguei no ponto que eu queria descer eu pedi ajuda pro motorista e sabe o que ele me disse: “dá teu jeito”. Eu não falei nada, desci e fui me arrastando até o meio-fio, uma senhora que estava na parada me ajudou, pegou a minha cadeira de rodas e me ajudou a sentar. Fiquei um tempo pensando no que tinha acontecido e eu não tava acreditando naquilo, eu fiquei com muita raiva, irado mesmo. Quando eu cheguei em casa liguei para a empresa, denunciei o que tinha acontecido, dei o número da linha e o número do ônibus. Eu não sou animal, sou uma pessoa, quero respeito”.

Cadeirante morador do Angelim.

A descrição do cadeirante é forte e relata situações do cotidiano vividas por quem precisa se deslocar pela cidade e depende desse meio de transporte. Diante da constatação da fala do sujeito morador do Angelim é imprescindível que haja a implementação de medidas que regulamentem uma melhor oferta desse serviço para esses sujeitos. Isso porque os cadeirantes também necessitam do transporte coletivo, mas não são atendidos como deveriam e têm restringido a acessibilidade a esse meio de transporte.



Situação Geográfica



Legenda

-  Trajeto - ônibus
-  Terminal Cohama



	UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE Curso de Pós-Graduação em Geografia
	TESE DE DOUTORADO LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS
Assunto: CARTA IMAGEM - PERCURSO DE ÔNIBUS - CADEIRANTE ANGELIM	
Escala: 1:18.000	Data: OUT/2011
Organizador(a): Hermeneilce Wasti Aires P. Cunha	
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011, Google Earth, 2010.	
Sistema de Coordenadas Geográfica Datum GCS South America 1969 (SAD 69)	

O cadeirante morador do Coroadinho, apesar de fazer parte de suas atividades no próprio bairro, também utiliza o transporte público para ir ao posto de saúde da comunidade ou percorrer distâncias mais longas, quando precisa sair do Coroadinho e ir à UFMA às quintas-feiras (Figura 11).

Na fala, ele descreve como é utilizar o transporte coletivo na capital.

“Eu já caí umas duas vezes do ônibus. Os motoristas não têm paciência em ajudar a subir, o cobrador não sabe manejar o equipamento, o ônibus demora muito a chegar, é velho. Os ônibus deveriam ser melhores para atender o cadeirante. Tem muito cadeirante que quer sair de casa, mas não tem dinheiro para pagar taxi ou disposição pra pegar o ônibus. Eu mesmo acabei dando uma entrevista pro fantástico, a senhora viu? Pois é, naquele dia eu esperei mais de duas horas pra chegar em casa. Ainda bem que era um dia de sol, se estivesse chovendo ia ser muito difícil, até a parada que nós estávamos não tinha cobertura suficiente. Depois dessa entrevista um pessoal da prefeitura me procurou, dizendo que a prefeitura ia entregar uns ônibus adaptados e tinha que fazer uns testes pra ver se esses ônibus funcionavam, mas eles me usaram, porque eles não fizeram isso, na minha cabeça eu só tava testando os elevadores. Eu fiquei com muita raiva da prefeitura, eles divulgaram um monte de fotos minhas e publicaram no jornal dizendo que aqui tem acessibilidade para o cadeirante no ônibus, mais não existe. As reportagens saíram em todos os jornais da capital e a minha foto lá(...)”

Cadeirante morador do Coroadinho.

O cadeirante do Coroadinho assim como os demais entrevistados, sofre com a demora do ônibus, com as paradas não adaptadas, funcionários das empresas (cobrador e motorista) não preparados para operar o elevador e, quando esse não funciona, ajuda-los a entrar no ônibus.




Situação Geográfica



Legenda

-  Trajeto - ônibus
-  Campus da UFMA



	UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE Curso de Pós-Graduação em Geografia
	TESE DE DOUTORADO LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS
Assunto: CARTA IMAGEM - PERCURSO DE ÔNIBUS - CADEIRANTE COROADINHO	
Escala: 1:14.000	Data: OUT/2011
Organizador(a): Hermeneilce Wasti Aires P. Cunha	
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011, Google Earth, 2010.	
Sistema de Coordenadas Geográfica Datum GCS South America 1969 (SAD 69)	

Diante da perspectiva dos trajetos realizados pelos cadeirantes no transporte coletivo, concordamos com Pereira (2006) quando reitera que os segmentos de menor renda, e muitas vezes a falta de mobilidade geram baixo grau de acessibilidade. Estes sujeitos não se movem pela cidade, desconhecendo muitas parcelas de seu território e não tendo oportunidade de apreendê-la na totalidade, o que é um processo reforçador da fragmentação do espaço urbano.

Compreendemos que, da mesma forma como as demais cidades brasileiras, São Luís tem assumido uma postura individual em relação ao transporte automotivo. O número de carros particulares em São Luís cresceu de forma assustadora nas últimas décadas. E o transporte público como tem sido pensado? Articulado? Para o cidadão que não tem deficiência física é extremamente difícil, em detrimento dos aspectos já mencionados. E para o cadeirante? O que tem sido feito?

Apresentaremos no próximo item a estruturação dos terminais da integração da capital maranhense. Fazemos isso porque os entrevistados durante a pesquisa afirmaram fazer uso de alguns deles. Apresentaremos também situações vividas por esses sujeitos nesses espaços.

3.2. O Sistema Integrado de Transporte - SIT

Os terminais de ônibus utilizados pelos entrevistados fazem parte de um Sistema Integrado de Transporte (SIT) implementado em São Luís no início da década de 1990. Em tese, este sistema integrado deveria garantir ao usuário o direito de se deslocar por toda a cidade de maneira rápida, utilizando somente uma tarifa.

O principal objetivo da integração seria promover a justiça social no sistema de transporte público, eliminando as discriminações geográficas, em qualquer que fosse o local onde o usuário vivesse. Assim, o usuário poderia ir ao local de trabalho ou qualquer outro espaço na cidade pagando apenas uma passagem. (FERRAZ e TORRES, 2004). Estes mesmos autores destacam que a integração tarifária atuaria no sentido de democratizar o espaço urbano, ou seja, atingir qualquer ponto da cidade. Outra característica seria a diminuição da espera entre os coletivos, gerando otimização de tempo.

Em São Luís, o Sistema Integrado de Transporte caracteriza-se por ser um sistema tronco-alimentador com integração físico-tarifária em terminais de integração (Figura 12).

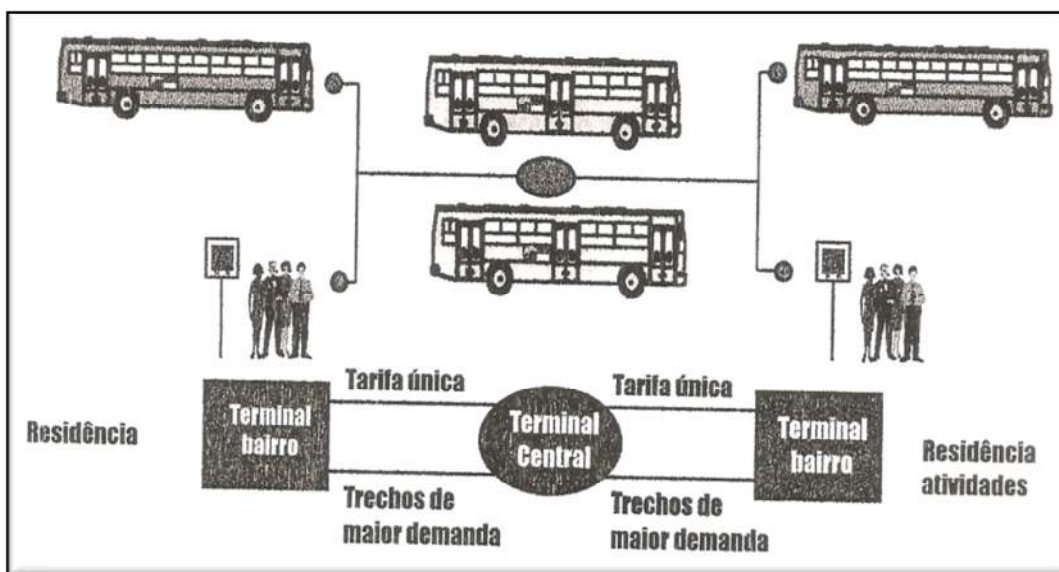


Figura 12: Sistema tronco-alimentador.
Fonte: FERREIRA, 2000.

As linhas alimentadoras cumprem a função de trazer os passageiros que residem na periferia para os terminais de integração, de onde podem utilizar o sistema de linhas troncais operadas com veículos de maior capacidade e maior frequência, com deslocamento para qualquer ponto da cidade sem pagar outra tarifa. Estas linhas com destino à área central ou linhas interbairros realizam os deslocamentos transversais sem a necessidade de ir ao centro (SÃO LUÍS, 2009).

Algumas linhas alimentadoras estão ligadas diretamente ao terminal devido à localização dos bairros entre os terminais. O sistema tronco-alimentador tem a função de ser o norteador da reestruturação urbana, por meio da criação dos corredores estruturais operados pelas linhas troncais com concentração da oferta de transporte nos corredores e da criação de subcentros, junto aos terminais da integração (FERREIRA, 2000).

Os Terminais de Integração da capital maranhense são fechados ao transeunte que não está utilizando o ônibus e possibilitam o acesso livre apenas aos passageiros que desembarcam de outros veículos de transporte público. Já os passageiros que residem próximos à área do terminal efetuam o pagamento da tarifa através de catracas localizada na sua entrada.

De acordo com os dados da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SÃO LUÍS, 2009), atualmente na cidade São Luís o SIT é constituído por cinco terminais de integração (Apêndices C, D, E, F, G). As linhas de ônibus que operam em São Luís podem ser identificadas através de prefixos e cores.

As linhas identificadas por prefixos são assim distribuídas:

- Linhas Alimentadoras, de prefixo A, saem do bairro até o terminal e depois voltam para o bairro de origem.
- Linhas Circulares, de prefixo C, só passam por um local e não voltam por ele, tendo como pontos finais apenas os Terminais de Integração.
- Linhas Remanescentes, de prefixo R, não estão integradas aos SIT's, mas operam no sistema viário da cidade.
- Linhas Troncais, de prefixo T, obrigatoriamente devem passar pelo Terminal de Integração, onde o percurso, considerado de junção, ligando a área central (onde há grande concentração de atividades comerciais e prestação de serviços) a uma outra região da cidade aonde se localiza um ou mais bairros.

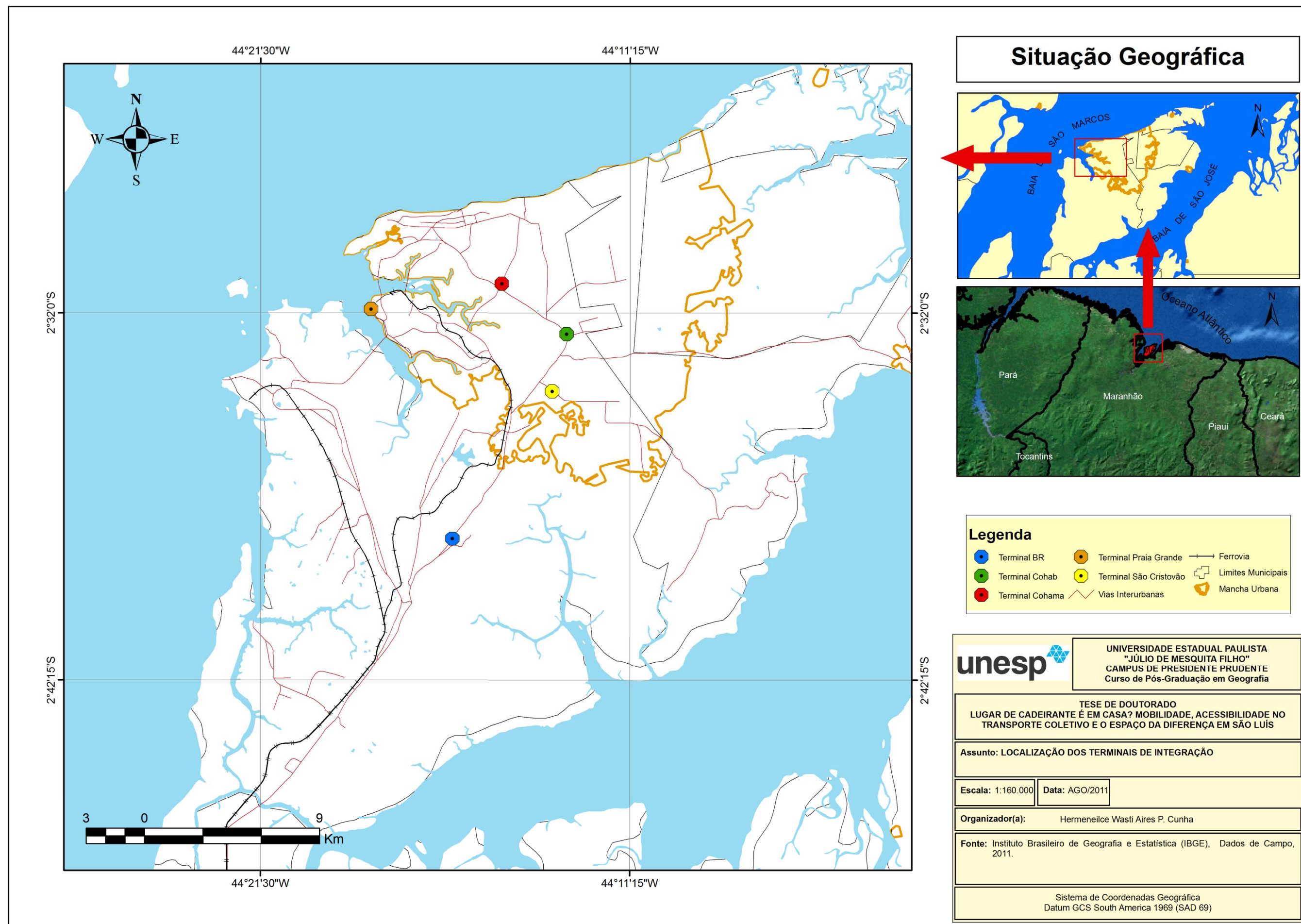
- Linhas Executivas, de prefixo E, consideradas não integradas ao SIT, em geral são formadas por ônibus de porte pequeno e médio com ar-condicionado.

Na capital maranhense as linhas de ônibus obedecem a um sistema de identificação por consócio e cores, com um logotipo específico. Cada consócio possui um terminal. De acordo com informações da Secretaria Municipal de Transito e Transportes é possível a identificação da seguinte forma:

- Amarelo: Consócio São Cristóvão, possui 41 linhas;
- Azul claro: Consócio Distrito Industrial, possui 12 linhas;
- Vermelho: Cohama-Vinhais, possui 20 linhas;
- Bege e Laranja: Praia Grande possui 59 linhas. Este terminal além de receber linhas próprias, recebe ainda linhas de todos os outros consórcios.
- Verde: Cohab-Cohatrac, possui 48 linhas.
- Branco: Consócio Rio Anil;
- Verde claro: Linhas executivas;
- Azul escuro: são consideradas Intermunicipais, ligando os municípios da região metropolitana de São Luís;
- Cinza ou verde: Metropolitana. (SÃO LUÍS, 2009, p. 5).

Fazendo uma relação direta com a implementação desses terminais no espaço urbano da capital maranhense, nota-se que os mesmos foram construídos em áreas consideradas estratégicas do ponto de vista dos gestores públicos.

Assim, as áreas contempladas com a instalação dos terminais da integração estão localizadas próximas a três conjuntos habitacionais (COHAB-Cohatrac, Jardim São Cristóvão, Cohama,); o Centro Histórico e o terminal do Distrito Industrial localizado no Bairro da Estiva (Figura 13).



Situação Geográfica



Legenda

- Terminal BR
- Terminal Cohab
- Terminal Cohama
- Terminal Praia Grande
- Terminal São Cristovão
- Vias Interurbanas
- Ferrovia
- Limites Municipais
- Mancha Urbana

unesp UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
Curso de Pós-Graduação em Geografia

TESE DE DOUTORADO
LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE NO
TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS

Assunto: LOCALIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO

Escala: 1:160.000 Data: AGO/2011

Organizador(a): Hermeneilce Wasti Aires P. Cunha

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Dados de Campo, 2011.

Sistema de Coordenadas Geográfica
Datum GCS South America 1969 (SAD 69)

De acordo com dados da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte o sistema de transporte público em São Luís está distribuído da seguinte forma: 18 empresas operadoras com uma frota de 1.173 ônibus cadastrados, dentre os quais 975 ônibus estão atualmente operando com 7.599 motoristas e 7.422 agentes de bordo ou cobradores, distribuídos em 187 linhas interbairros, realizando em média 8.602 viagens por dia, através dos 5 terminais de integração existentes, onde se observa diariamente um fluxo médio de 177.339 passageiros por dia e 4.965.500 passageiro por mês (SÃO LUÍS, 2009).

O sistema de bilhetagem eletrônica está implantado com o seguinte número de usuários: 211.969 Cartões Vale Transportes, 278.405 Cartões Passe Estudantil e 192.734 Cartões Gratuidade. (SÃO LUÍS, 2009).

Com relação ao *layout* e o traçado arquitetônico, os terminais da capital maranhense são parecidos. Os terminais de integração, em termos de aproveitamento comercial, são considerados atraentes para atividades comerciais e de serviços, devido ao grande fluxo de pessoas que se concentram dentro (parte interna) e externamente em áreas próximas. Na sua configuração, a implantação desse sistema integrado implicou investimentos na renovação da frota, organização dos sistemas de controle e a construção dos terminais. De acordo com dados da SMTT, esse sistema foi financiado pela prefeitura da capital maranhense, utilizando recursos do BNDES (SÃO LUIS, 2009).

Apesar desses espaços desempenharem uma importância expressiva para quem precisa do transporte público e utiliza-o, nota-se porém a negligência e o total abandono desses locais. Tal situação nos terminais dificulta o serviço prestado ao usuário, sobretudo quando este é cadeirante, conforme será retomado mais adiante.

De maneira geral, os resultados da implantação dos terminais não parecem refletir as promessas da criação de um sistema moderno, eficiente e ágil, condizente com as necessidades dos usuários, pois os problemas de superlotação dos veículos aparentemente não tinham sido modificados. As filas continuam sempre muito grandes e na maioria das vezes desorganizadas e o mais preocupante, o excesso de passageiros nos transportes coletivos continua ocasionando graves problemas para a população, principalmente os que têm maior dificuldade de acesso ao transporte coletivo.

Os entrevistados na pesquisa avaliam a implementação dos terminais da integração em São Luís quando apontam as suas experiências ao utilizar esses espaços.

“Pra mim, que sou cadeirante, o terminal não melhorou em nada a minha vida, quase nada mesmo, ele foi feito pra pessoa normal, não para o cadeirante, a demora é a mesma, o motorista não te respeita, a fila pra entrar no ônibus é grande, tem gente que não quer deixar você entrar, dá prioridade pra quem precisa, pra mim é a mesma coisa de tá na rua” (...)

Cadeirante morador do Angelim.

“Eu preciso usar o terminal da Praia Grande pra ir ao serviço, pra faculdade, visitar os amigos. Quando ele foi construído aqui pertinho de casa, pensei, vai ser bom demais, mas não é não, pelo contrario é muito difícil, apesar de ser perto da minha casa ele não foi feito pra mim (...) eu sou insistente, já briguei, já cai, um dia ele vai ter que melhorar” (...)

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

“Eu não gosto de usar esses terminais, é uma demora danada dos ônibus. E as filas com tanta gente é mais quem quer te deixar pra trás, ainda bem que tem uns filhos de Deus que sempre te ajudam quando a gente grita por socorro. Terminal é só enganação, não serve é pra nada”.

Cadeirante morador do Coroadinho.

Os relatos dos cadeirantes indicam o não cumprimento de forma efetiva e eficiente de um dos elementos indicados quando da instalação do SIT na capital maranhense: o de atuar no sentido de democratizar o espaço urbano, além da facilidade de se chegar a qualquer ponto da cidade pagando apenas uma tarifa de forma rápida e eficiente.

No próximo subitem, vamos analisar de que maneira os sujeitos da nossa pesquisa veem o transporte público da capital. Vale ressaltar que o tema transporte sempre foi lembrado como difícil e problemático para os nossos entrevistados. Retomaremos a discussão no ponto que segue.

3.3 O transporte público do ponto de vista do cadeirante

Como já foi mencionado em item anterior, os terminais apresentados e descritos de acordo com a forma que foi articulado é elemento importante para a facilitação dos deslocamentos dos seus cidadãos, mesmo entendendo que existe um grande abismo entre o que foi pensado e articulado.

Focando para o sujeito cadeirante que faz uso dos terminais da integração em São Luís, nota-se uma grave e dura realidade, marcada pelas dificuldades que o cadeirante tem em alguns terminais da integração. E que pelas falas descritas remetem a uma grande problemática em São Luís.

Os percursos de ônibus realizados pelos cadeirantes do Centro Histórico, Angelim e Coroadinho, anteriormente apresentados através da figura 9, figura 10 e figura 11, respectivamente, sugerem que os sujeitos da pesquisa encontram grandes dificuldades no transporte público da capital. Sendo que para compreendermos essa problemática na apropriação desse meio de transporte pelo cadeirante, resolvemos percorrê-los para entendermos de que maneira o sistema de transporte público é viável ou não para os seus cidadãos.

Por meio da análise dos percursos dos cadeirantes no transporte público e nos terminais, identificamos que:

- i. A cadeirante moradora do Centro Histórico utiliza o ônibus como meio de transporte. Para ir ao trabalho ela utiliza a linha Calhau-Praia Grande. O ônibus faz o percurso por um dos trechos da cidade que é servido por um grande número de serviços observados na Avenida Castelo Branco. Esta cadeirante leva em média uma hora para ir e uma hora para retornar do trabalho. Para ir à faculdade, localizada em lado oposto ao trabalho, ela precisa retornar para o terminal da Praia Grande. O percurso realizado em direção à faculdade leva em média quarenta e cinco minutos e a demora pelo ônibus é menor. Isso acontece em detrimento da linha utilizada para ir até a faculdade ser servida de um maior número de ônibus, inclusive adaptados.
- ii. O cadeirante morador do Coroadinho precisa fazer o percurso até a Universidade Federal do Maranhão duas vezes por semana. O trecho entre a residência do entrevistado e a UFMA é de seis quilômetros. Apesar de ser

relativamente curta a distância percorrida pelo cadeirante até o seu destino, o problema dos engarrafamentos e a demora no terminal da Praia Grande geram desconforto. Em média o cadeirante leva de quarenta e cinco minutos a uma hora para percorrer o trecho.

- iii. O cadeirante morador do Angelim, diferente dos demais entrevistados, não obedece a uma sistemática em relação as suas idas e vindas a área comercial da cidade (Rua Grande). Quando precisa faz sem seguir de forma criteriosa um horário ou dia específico. O problema é a demora na realização do percurso, em média uma hora e meia a duas horas. O cadeirante utiliza o terminal da Cohama para a realização desse percurso.

É interessante observar que durante as entrevistas os cadeirantes relataram inúmeros problemas em relação aos terminais da integração e a utilização do transporte público. As falas foram assim transcritas:

(...) “Os terminais não são adaptados, não existe adaptação nos banheiros, nem nas plataformas para entrar nos ônibus, às vezes a população nem respeita a nossa preferência para entrar nos ônibus e o pior de tudo, os ônibus tão sempre cheios. Eu uso muito o terminal da Praia Grande, quando eu vou pra UFMA, lá eu participo de um projeto, junto com os alunos de educação física” (...)

Cadeirante morador do Coroadinho

(...) “Eu uso muito dois terminais o da Cohab, quando vou visitar uns amigos no bairro do Cohatrac e o da Cohama também. Quando vou pro Parque Vitória visitar a minha filha uso o da Cohab. Faz até vergonha, tudo é muito sujo, sempre tá muito cheio. Usar o banheiro, nem pensar prefiro chegar em casa. O terminal da Cohama até que não é tão cheio, mas lá não tem adaptação também não” (...)

Cadeirante morador do Angelim.

“Uma vez me chamaram de impossibilitada e que eu estava atrapalhando a passagem no ônibus. Usar os terminais é uma dificuldade, uma barreira que a gente enfrenta até hoje. Quanto aos ônibus, poucos são adaptados a questão é que muitos deles estão quebrados por falta de manutenção por parte das empresas”.

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

A experiência da cadeirante moradora do Centro Histórico em relação ao transporte coletivo revela situações muito semelhantes ao do morador do

Coroadinho, como a falta de preparo de motoristas e cobradores em manobrar o elevador mecânico.

“Os ônibus não são adaptados, não são acessíveis. Nenhum dos terminais é acessível. A maioria dos motoristas e cobradores não sabe utilizar o elevador, ou não abra a porta para eu entrar”.

Atualmente os serviços de transporte e o sistema viário na capital maranhense assemelham-se com a descrição proposta por Vasconcellos (2001) quando afirma que:

(...) Ainda são considerados insatisfatórios para a maioria da população, principalmente para aqueles que não possuem automóvel particular. Isso ocorre em função de fatores como a baixa qualidade dos serviços de transporte público, levando à queda da acessibilidade, mobilidade, os congestionamentos e degradação ambiental. (VASCONCELLOS, 2001 p.127).

O cadeirante morador do conjunto Angelim também relata situações bastante constrangedoras em relação ao transporte coletivo. Para ele além da dificuldade por parte dos motoristas e cobradores em operar os elevadores mecânicos, ainda há espera pelo ônibus adaptado que é um grande problema.

(...) “Pra começar já é difícil sair de casa. A gente vai até a parada, tem que esperar quarenta minutos um ônibus adaptado, ou então tem que contar com a boa vontade do motorista em parar e levar a gente” (...)

Cadeirante morador do Angelim.

Para o cadeirante morador do Coroadinho a situação é assim descrita:

(...) “Outro problema é que tem uns motoristas que nem te respeitam, brigam, não param nas paradas. Mas eu também já encontrei motorista educado, mais são poucos” (...).

Cadeirante morador do Coroadinho

Reforçando a fala dos entrevistados é possível verificar que a realidade do sistema de transporte coletivo em São Luís é caracterizada por elementos limitadores, como exemplos:

- Infinitude de barreiras físicas alocados no espaço urbano, dificultando o cadeirante locomover-se pela cidade, tais como buracos nas calçadas, declives e aclives acentuados (Foto 21).



Foto 21: Passagem de pedestres na Praça Deodoro, área comercial da cidade.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

- A infraestrutura de embarque e desembarque de passageiros é ainda inadequada para a pessoa com deficiência (Foto 22);

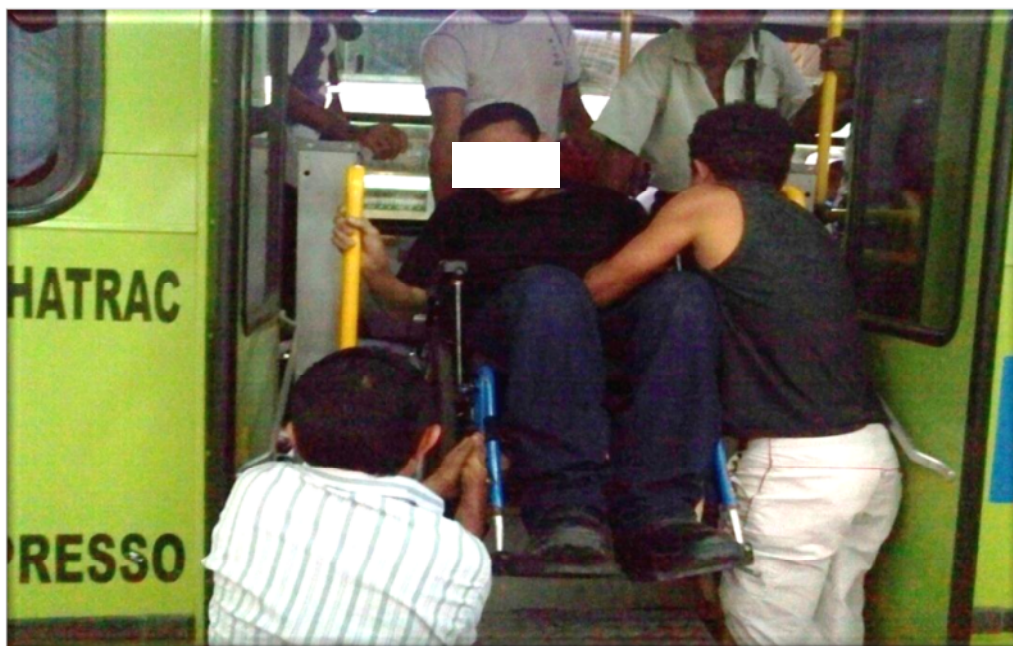


Foto 22: Cadeirante sendo carregado no Terminal da Cohab, o elevador do ônibus não funciona.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

- A maioria dos serviços de transporte não oferece acessibilidade à pessoa com deficiência, sendo que alguns ainda se encontram fora das normas legais estabelecidas (Foto 23);
- O preconceito que se constitui em uma barreira atitudinal e que envolve muitos dos demais usuários.



Foto 23: Cadeirante tentando entrar em ônibus sem rampa entre a calçada e o coletivo.

Fonte: CUNHA,H.W.A.P, 2010.

Em virtude das diversas reclamações dos cadeirantes que não têm acesso aos coletivos por falta de elevadores e como consequência tem o seu direito de ir e vir com mais autonomia e independência prejudicados, e também mediante as reivindicações feitas por parte de órgão governamentais, como o Conselho Estadual e Municipal das Pessoas com Deficiência, foi exigido, das empresas de ônibus que compõem o Sistema de Transporte Coletivo de São Luís, o cumprimento da Lei Municipal nº 4.672/2006 (ANEXO A) que estabelecesse a adaptação mínima de 15% de toda a frota de veículos que circula na cidade de São Luís até dezembro de 2010.

Entretanto, de acordo com o “Projeto de Acessibilidade no Transporte Coletivo de São Luís”, elaborado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte-SMTT, observou-se na análise dos indicadores sobre a situação da frota operante em São Luís, que em janeiro de 2009 havia apenas 8,73% dos ônibus adaptados, o que corresponde a 97 veículos dentre os 975 veículos da frota operante no sistema urbano/semi-urbanos. Assim, deste percentual, somente 3,96% possuíam elevador e local reservado para cadeirante, enquanto 4,77%, sem elevador, possuía apenas o local reservado (Tabela 3) (SÃO LUIS, 2009).

Tabela 3 – Índices mensais de veículos adaptados em São Luís - MA

Mês	ADAPTADOS*		SEMI-ADAPTADO**		TOTAL	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Janeiro	44	3,96%	53	4,77%	97	8,73%
Fevereiro	44	3,91%	59	5,25%	103	9,16%
Março	56	4,96%	59	5,23%	115	10,19%
Abril	72	6,34%	58	5,11%	130	11,45%
Maiο	93	9,75%	64	6,71%	157	16,46%
Junho	104	10,90%	68	7,13%	172	18,03%
Julho	125	13,06%	76	7,94%	201	21,00%
Agosto	129	13,27%	78	8,02%	207	21,29%
Setembro	132	13,58%	82	8,44%	214	22,02%

* ADAPTADOS: ônibus com elevador e espaço físico para cadeiras de rodas.

** SEMI-ADAPTADOS: ônibus sem elevador, mas com local destinado para cadeiras de rodas

Fonte: SMTT, Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de São Luís - MA, Set/2009.

Conforme os dados da Tabela 3, a evolução dos índices mensais de veículos adaptados se deve em grande parte à intensificação da fiscalização das empresas do sistema de transporte público, para cumprimento das leis que visam a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, pois se observa que no período de nove meses, entre janeiro e setembro, houve um aumento significativo da frota de veículos adaptados com elevadores, passando de 44 para 132 veículos.

De acordo com os dados da SMTT (SÃO LUIS, 2009) apresentados no Gráfico 1 é possível verificar a evolução do índice de veículos adaptados na cidade de São Luís entre janeiro e setembro de 2009. Conforme se observa, enquanto em janeiro, mês com menor índice (8,73%), havia apenas 44 veículos adaptados com elevador, em setembro, mês com maior índice de veículo adaptados, dentre os 975 ônibus da frota operante na cidade, 22,02% estavam adaptados para pessoas com deficiência física, correspondendo a um total de 214 ônibus, dentre os quais 132 ônibus estavam adaptados com elevadores e 82 ônibus, sem elevador, possuíam apenas o local reservado para os cadeirantes.

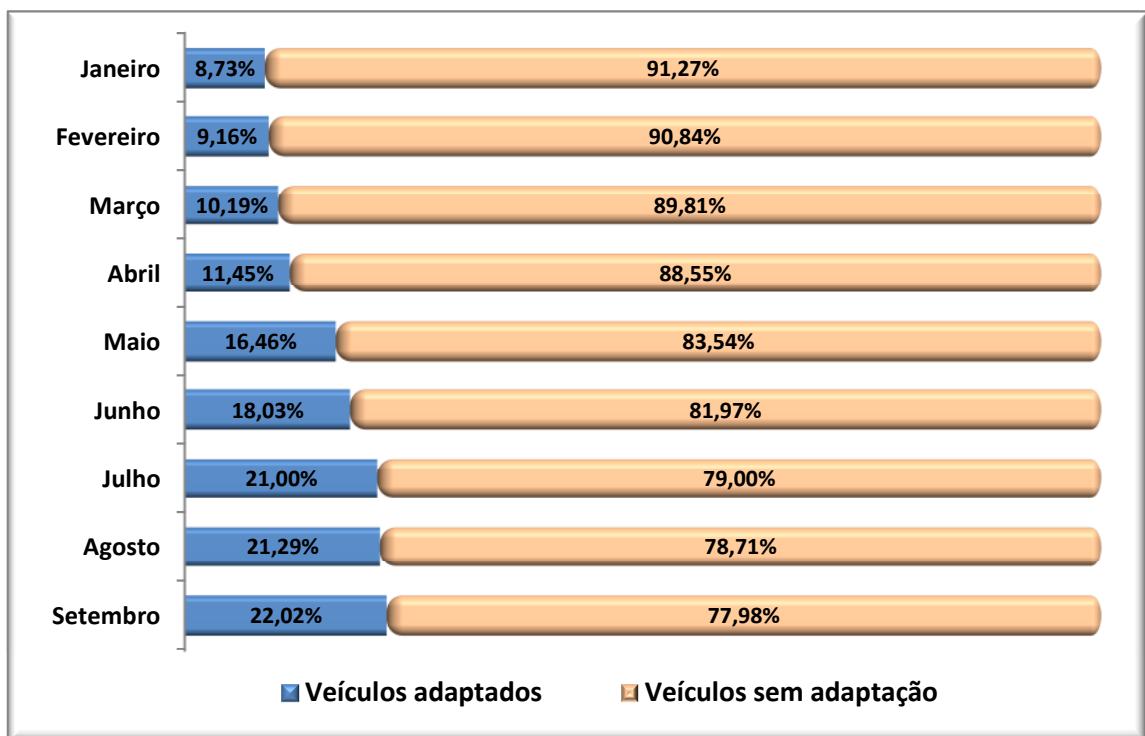


Gráfico 1: Evolução dos veículos adaptados em São Luís-MA.

Fonte: SMTT, Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de São Luís-MA, set/2009.

No entanto, a realidade sugere outra dimensão marcada pelas dificuldades que o cadeirante tem para usufruir do transporte coletivo, à medida que os terminais em funcionamento necessitam desenvolver um planejamento dos serviços de transportes no embarque e desembarque do cadeirante, bem como, a capacitação dos profissionais que operam na plataforma, instruídos para saber conduzi-los no momento do transbordo de passageiros.

A partir das informações dos cadeirantes, resolvemos conhecer cada um dos terminais da integração localizados em São Luís e utilizados por eles, para então podermos fazer os registros fotográficos e identificarmos as barreiras descritas pelos cadeirantes na cidade através do transporte público.

Decidimos fazer os percursos descritos por cada um dos entrevistados a partir das suas residências até aos terminais e paradas de ônibus que comumente utilizam, realizando os percursos completos através do Sistema Integrado de Transporte. Os trajetos foram realizados durante a semana, e sempre no início da manhã, por ser um período de maior movimento e de maior conveniência para nós. Resolvemos obedecer à ordem de sequência dos percursos, iniciando pela cadeirante que mora no Centro Histórico. Como resultado, na nossa percepção, identificamos vários elementos que mostram um transporte problemático, não atendendo a necessidade do usuário.

O terminal da Praia Grande é sempre muito cheio. Normalmente o seu público é formado por trabalhadores da construção civil, funcionários públicos, estudantes, turistas. A dificuldade começa na longa espera do ônibus que faz a linha Calhau/ Litorânea utilizada pela cadeirante. Por ser uma linha com um número reduzido de veículos, as pessoas normalmente formam filas enormes em direção à entrada do ônibus. A nossa espera foi de aproximadamente trinta minutos. Os fiscais são ignorados na tentativa de organização das filas. Existe uma luta incessante por parte dos usuários que querem ser os primeiros a entrar no ônibus. Mesmo com o veículo já com lotação além da permitida, pudemos entrar e perceber a dificuldade de um usuário do transporte público na capital maranhense em uma linha com um número tão reduzido de veículos. Fizemos o percurso em direção a Secretária da Mulher, local de trabalho da cadeirante em uma hora e vinte minutos.

O retorno para o terminal da Praia Grande foi mais tranquilo, com o ônibus com um menor número de usuários e menor tempo de espera nas paradas. O tempo gasto no trajeto de volta foi de trinta e cinco minutos. Mas ainda era preciso fazer o trajeto em direção à faculdade da cadeirante no Bairro do Anil. A demora no terminal da Praia Grande foi menor, entretanto não menos complicado, isto porque o número de usuários para essa área é também muito grande, o facilitador são as alternativas de linhas para o bairro.

No último trajeto levamos em média quarenta minutos para chegarmos à Faculdade e cinquenta e cinco para o retorno. Em frente a Instituição de Ensino Superior (APÊNDICE H) verificamos a ausência de parada de ônibus. A demora no percurso de volta para o Terminal da Praia Grande aconteceu em detrimento do horário já avançado, próximo do *rush* e muitas pessoas já saíam da escola ou voltavam para a casa no horário do almoço. Vale lembrar que o percurso realizado pela cadeirante é no período da tarde e noite, mas também não menos complicado, em detrimento das distâncias e dificuldades.

O percurso realizado por nós no trajeto Coroadinho/UFMA e que é realizado pelo cadeirante do Coroadinho é marcado por vários inconvenientes. O primeiro é a falta de estrutura das paradas do bairro e a dificuldade em saber qual seria o veículo que poderia ser tomado por nós, visto que nesse percurso o cadeirante tem mais de uma alternativa para o transporte público.

Outro problema identificado é que o Bairro do Coroadinho, como já apresentado em capítulos anteriores, está localizado em área periférica e os inconvenientes de problemas estruturais são facilmente identificados como, por exemplo, paradas de ônibus sem cobertura, inexistência de bancos para espera do coletivo (APÊNDICE H). Fomos então levados a imaginar os transtornos que o cadeirante tem em chegar ao ponto de ônibus mais próximo da sua residência.

Esperamos no ponto de ônibus indicado pelo cadeirante e que é utilizado por ele, durante quinze minutos. Depois do tempo de espera, tivemos que vencer a dificuldade em conseguir entrar no veículo. Ônibus lotado, pessoas indo para o trabalho, escola, faculdade, tivemos que esperar um número de passageiros descerem em pontos diferentes para então podermos passar na catraca e pagarmos a nossa passagem.

Constatamos que o lugar destinado para o cadeirante no ônibus não tem o cinto ou barra de segurança para mantê-lo em espaço seguro e apropriado. Do Coroadinho fomos até a UFMA, gastamos menos tempo na realização do percurso do que o esperado, em média cinquenta minutos para a ida e vinte e cinco para o retorno. Um aspecto evidenciado por nós é que apesar do ônibus apresentar o símbolo de veículo adaptado, não identificamos o elevador mecânico. O terminal comumente utilizado pelo cadeirante é o da Praia Grande.

Dos percursos realizados, o do cadeirante residente no Angelim foi o trajeto com o maior número de linhas de ônibus a disposição do entrevistado. Os problemas relacionados às dificuldades na apropriação do transporte são diferentes dos demais percursos realizados pelos demais cadeirantes.

O cadeirante do Angelim apresentou vantagens em relação aos demais devido ao fato de que no percurso realizado por este há um maior número de veículos que servem nessa linha, e que diminui consideravelmente o tempo de espera no ponto de ônibus (APÊNDICE H) que foi de apenas cinco minutos. Fizemos o percurso até a área comercial no centro da cidade na linha Uema/Ipase em uma hora. O ônibus apresentava elevador mecânico com espaço destinado para cadeirante. O retorno para o bairro foi no mesmo intervalo de tempo. Quando o cadeirante visita amigos no bairro do Cohatrac utiliza o terminal Cohab/Cohatrac.

A partir do que foi verificado resolvemos fazer a nossa análise das áreas citadas por eles, os terminais da integração. Não foi fácil fazer os registros fotográficos em decorrência das barreiras que encontramos, não as físicas em que os cadeirantes precisam transpor para se locomover, mas as políticas.

A demora na autorização por parte da SMTT em permitir que nós entrássemos nos terminais para os registros fotográficos gerou um grande impasse. Porém, depois de alguns meses de espera, foi possível o registro das fotos.

De posse da autorização para fazer os levantamentos fotográficos, identificamos e constatamos nos cinco terminais alguns dos problemas citados pelos cadeirantes nas entrevistas.

Conseguimos fazer algumas imagens e observar usuários de cadeiras de rodas tentando entrar nos ônibus em direção aos seus destinos, ou esperando longas horas por um ônibus adaptado que não chegava.

Vale ressaltar que nenhum dos cadeirantes, encontrados nos terminais pesquisados quando fizemos os registros fotográficos, fez parte da pesquisa como respondentes.

A seguir é descrita a percepção dos cadeirantes sobre os cinco terminais que estão inseridos em São Luís, e a forma como os terminais estão preparados para receber a pessoa com deficiência.

TERMINAL DA INTEGRAÇÃO DA PRAIA GRANDE (APÊNDICE C)

ILUSTRAÇÃO	SITUAÇÃO ENCONTRADA
	<p>Banheiros sem adaptação, inexistência de barras para cadeirantes, o que dificulta também a utilização por idosos e pessoas que apresentam outros tipos de deficiência.</p>
	<p>Calçadas no terminal de embarque com desníveis, porém a presença do piso tátil para deficientes visuais foi instalada.</p>
	<p>Plataformas de embarque e desembarque sem rampas de acesso para o cadeirante. Piso para embarque muito alto.</p>

Quadro 5: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal Praia Grande.

Fonte: CUNHA, H.W.A.P., 2010.

TERMINAL DA INTEGRAÇÃO JARDIM SÃO CRISTOVÃO (APÊNDICE D)

ILUSTRAÇÃO	SITUAÇÃO ENCONTRADA
	<p>Telefones públicos muito altos, não atendendo às normas estabelecidas pela ABNT. Dificultando o manuseio do aparelho por cadeirantes e pessoas de baixa estatura.</p>
	<p>Embarque e desembarque de passageiros intenso, piso não rebaixado dificultando o acesso ao ônibus coletivo.</p>
	<p>Dificuldade de acesso para o cadeirante, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.</p>

Quadro 6: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal São Cristóvão.
 Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

TERMINAL DA INTEGRAÇÃO DISTRITO INDUSTRIAL (APÊNDICE E)

ILUSTRAÇÃO	SITUAÇÃO ENCONTRADA
	<p>Banheiros públicos do Terminal Distrito Industrial em péssimo estado de conservação. Ausência de barras para cadeirantes.</p>
	<p>Presença de Guias rebaixadas para pessoas com mobilidade reduzida como por exemplo obesos e idosos. Não há piso tátil para cegos.</p>
	<p>É o terminal que apresenta o menor número de passageiros. Porém as dificuldades percebidas para pessoas com deficiência são as mesmas verificadas nos outros terminais.</p>



Quadro 7: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal Distrito Industrial.
 Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

TERMINAL DA INTEGRAÇÃO COHAB/COHATRAC (APÊNDICE F)

ILUSTRAÇÃO	SITUAÇÃO ENCONTRADA
	<p>Banheiros sem adaptação, inexistência de barras ou qualquer instrumento que auxilie o cadeirante. Bancadas da pia altas para os usuários de cadeiras de rodas.</p>
	<p>Calçadas no terminal de embarque com desníveis para o cadeirante que tem dificuldade de ter acesso ao ônibus coletivo.</p>
	<p>Plataformas de embarque e desembarque sem rampas de acesso ou guias rebaixadas para o cadeirante.</p>

Quadro 8: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal Cohab/Cohatrac.
 Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

TERMINAL DA INTEGRAÇÃO COHAMA/VINHAIS (APÊNDICE G)

ILUSTRAÇÃO	SITUAÇÃO ENCONTRADA
	<p>Banheiros sem adaptação, inexistência de barras para cadeirantes nos banheiros.</p>
	<p>Calçadas no terminal de embarque com rebaixamento, piso tátil para deficientes visuais se faz presente.</p>
	<p>Plataformas de embarque e desembarque sem rampas de acesso para o cadeirante. Piso para embarque muito alta.</p>

Quadro 9: Diagnóstico da acessibilidade no Terminal Cohama / Vinhais.
 Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Diante da situação encontrada nos terminais da integração da capital maranhense é possível perceber grandes problemas relacionados à falta de acessibilidade no sistema de transporte coletivo.

De acordo com Ferraz (1991), alguns critérios para a implantação gradativa de acessibilidade dos serviços ofertados para os usuários do transporte coletivo devem obedecer a aspectos como: segurança, características dos veículos e dos locais de paradas para embarque e desembarque dos passageiros.

Nos cinco terminais visitados foi possível diagnosticar os principais problemas quanto à acessibilidade relacionados à arquitetura, à infraestrutura e ao sistema operacional. Foi identificada a degradação física dos espaços, inexistência de banheiros adaptados, barreiras físicas nos deslocamentos no interior dos terminais como, por exemplo, piso não rebaixado, degraus muito altos dos ônibus, telefones públicos mal instalados.

O único terminal que apresenta o piso tátil é o da Praia Grande, embora muito incipiente perto do problema que atualmente assola o transporte coletivo de São Luís, principalmente para a pessoa com deficiência.

No que se refere às adaptações dos veículos também não se tem alcançado o resultado esperado pela população com deficiência. Nem todos os ônibus das empresas de transporte coletivo da capital maranhense dispõem de elevadores em relação ao que é solicitado, nem mesmo nos terminais é possível verificar qualquer tipo de equipamento que possa resolver ou equacionar o problema de mobilidade do cadeirante em São Luís.

Já foi constatado que as pessoas com deficiência da capital maranhense são obrigadas a deslocar-se pelo espaço urbano, em veículos não adaptados, o que se configura em um grande inconveniente para estes cidadãos. Prover a acessibilidade para todos é ainda um grande desafio, e este objetivo somente será atingido com a eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas dos sistemas de transportes, onde a cidade possa oferecer com autonomia e segurança.

A acessibilidade ao transporte público está associada não só a disponibilidade do serviço e estrutura da rede, mas também a questões operacionais do sistema. Consideram-se como fatores influenciadores do nível de acessibilidade à rede de transporte público não só a frequência do serviço, representativa da

acessibilidade temporal, mas também à proximidade dos terminais e pontos de embarque e desembarque, representativa da acessibilidade locacional a distribuição das linhas na rede (cobertura espacial), o tipo de veículo utilizado e a integração física do serviço (VASCONCELLOS, 2001).

O transporte público, que é utilizado pelos cadeirantes em São Luís, apresenta uma série de problemas tais como número reduzido de ônibus adaptados, falta de preparo de motoristas e cobradores em manobrar os equipamentos, demora dos coletivos. Um dos entrevistados relata a dificuldade em relação aos ônibus utilizados.

“Pra você ter uma ideia eu já cai duas vezes do elevador do ônibus, o motorista não sabe manejar o elevador e o cobrador também, eu é que tenho que dizer pra eles como é que eles devem mexer. (...) Até que um dia nós entramos na promotoria e o promotor que é muito bom chamou todas as empresas pra fazer uns testes, pra ver se os elevadores estavam funcionando, e muita empresa passou vergonha, eu sei disso porque eu tava lá na promotoria no dia que isso aconteceu. Foi avisado que os cadeirantes que quisessem participar dessa inspeção poderiam ir até a promotoria e eu fui. Fui testar um elevador e na hora de descer no elevador do ônibus, o motorista não soube manejar na frente do promotor e a roda da minha cadeira, estourou, foi um barulho. Esperei umas duas horas para que a empresa providenciasse uma roda nova para a minha cadeira” (...)

Cadeirante morador do Coroadinho.

A moradora do Centro Histórico relata que apesar de alguns motoristas e cobradores não respeitarem o cadeirante, existem situações em que alguns trabalhadores do setor de transportes se sensibilizam e também se mostram solidários com a causa da pessoa com deficiência.

(...) “Uma vez eu fui pegar o ônibus para ir ao serviço e o ônibus não era adaptado. O motorista parou e falou pra mim: “eu podia até te levar, mais eu não vou fazer isso. Sabe porque? A empresa não vai investir na adaptação do ônibus. Sabe (silêncio) eu gostei do que ele falou, ele foi sincero. Outra vez eu tava na parada e uma pessoa queria entrar na minha frente, eu não deixei, ela virou pra mim e disse que o meu lugar era em casa e não ali” (raiva) (...).

Cadeirante moradora do Centro Histórico

Os relatos acima descrevem situações do cotidiano vivenciadas pelos cadeirantes que não condizem com as informações fornecidas pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte de São Luís.

Nessa mesma linha de raciocínio, apresentaremos alguns elementos que descrevem a situação das empresas de ônibus da capital em relação ao cadeirante como, por exemplo, o número de ônibus adaptados em São Luís, de acordo com a Secretaria Municipal de Transportes e os dados fornecidos pela Promotoria da Pessoa com Deficiência que se contrapõe aos dados fornecidos pela referida Secretaria. As informações são elementos importantes na análise do transporte coletivo para o cadeirante.

Algumas ações no sentido de mitigar essa situação vêm ocorrendo. O Ministério Público do Maranhão através da promotoria especializada do Idoso/Deficiente, por diversas vezes, foi obrigada a buscar a tutela judicial para a implantação da acessibilidade no espaço urbano e no transporte coletivo em São Luís.

Com base nos dados fornecidos pela referida secretaria, pode-se dizer que dentro dos terminais já se verifica a operacionalização de um número considerável de veículos adaptados, porém a realidade constatada é bem diferente dos dados apresentados pela SMTT.

De acordo com documentação fornecida pela Promotoria da Justiça Especializada na Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência de São Luís foi realizada no dia 3 de setembro de 2010 no pátio da referida promotoria a verificação da funcionalidade, uso e conservação das plataformas de ônibus que prestam serviço em São Luís.

Participaram da inspeção o promotor público de São Luís e sua equipe de apoio (03 pessoas), o engenheiro do CREA-MA, representante da SMTT, representante das empresas vistoriadas, participação e presença de três pessoas com deficiência física (cadeirantes) e representantes dos Conselhos Municipal e Estadual das Pessoas com Deficiência. Tivemos a oportunidade de participar de forma indireta, registrando as informações das partes envolvidas.

O diagnóstico da avaliação realizada pela Promotoria da Pessoa com Deficiência referente ao acompanhamento da frota adaptada está descrito na Tabela 4. Nos dados é possível observar que dentre os 988 ônibus que estavam circulando pelas ruas de São Luís, apenas 176 ou 17,81% da frota estavam adaptados para pessoas com deficiência, enquanto que a meta estipulada para o período era de 296

veículos. É importante ressaltar que as empresas de ônibus têm até o fim de 2014 a meta de 100% da frota acessível, segundo um acordo feito pela Prefeitura de São Luís, Ministério Público e Empresas de Transporte Coletivos da Capital (MARANHÃO, 2010).

Tabela 4 - Frota adaptada de veículos em São Luís - MA/2010

ACOMPANHAMENTO DA FROTA ADAPTADA (URB + SEMI URB)						Posição	Mai/10
EMPRESA	FROTA ATUAL	FROTA ADAPTADA					
	OPERANTE	META DEZ/10 (30%)	ADAPTADOS	SEMI ADAPTADOS	SOMA	% ADPT	SALDO META
MOURAUJO	7	2	0	2	2	28,57%	0
UNIÃO	1	0	0	0	0	0%	0
TRANSREQUINTE	8	2	0	0	0	0%	2
LITORAL	18	5	4	0	4	22,22%	1
MARINA	8	2	3	0	3	37,50%	-1
PERICUMÃ	18	5	4	0	4	22,22%	1
GONÇALVES	64	19	16	9	25	39,06%	-6
MATOS	18	5	3	1	4	22,22%	1
M.J.PRAGA	54	16	10	9	19	35,19%	-3
TAGUATUR	116	35	23	1	24	20,69%	11
PRIMOR	133	40	19	13	32	24,06%	8
MARANHENSE	112	34	7	36	43	38,39%	-9
EXP. 1001	144	43	32	8	40	27,78%	3
SOLEMAR	124	37	34	9	43	34,68%	-6
SÃO MARCOS	9	3	0	1	1	11,11%	2
TAPAJOS	9	3	1	2	3	33,33%	0
BRASILEIRO	28	8	3	3	6	21,43%	2
ABREU	9	3	3	2	5	55,56%	-2
PELÉ	15	5	2	2	4	26,67%	1
SANTA CLARA	30	9	6	2	8	26,67%	1
S. BENEDITO	63	19	6	1	7	11,11%	12
TOTAL	988	296	176	101	277	28,04%	19
			17,81%	10,22%	28,04%		

Fonte: Ministério Público do Estado do Maranhão - 11ª Promotoria de Justiça Especializada na Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010.

De acordo com o relatório de vistoria técnica: acessibilidade aos serviços de transportes coletivos terrestres, elaborado pelo Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Maranhão-CREA/MA, foi constatada a seguinte situação na capital maranhense:

- Existem ônibus com plataformas danificadas, sem condições de uso (impróprias);
- Ônibus com plataformas apresentando defeitos mecânicos, sem condições de uso para cadeirantes;
- Ônibus com plataforma em condições aparentemente normais, porém com grande agravante, impossibilitando com que o cadeirante tivesse acesso normal à plataforma, porque a rampa da plataforma é bastante íngreme (projeto), proporcionando com que o cadeirante realize bastante esforço físico (exorbitância), para subir a rampa e não consegue êxito;
- Ônibus com plataforma em perfeita condições de uso para cadeirantes, a plataforma apresenta facilidade de operação, acessibilidade sobre a plataforma fixa (piso, calçadas, passeio), e é extremamente adequada do processo de acessibilidade, este êxito foi verificado nos ônibus da empresa Pelé (CREA, 2010, p.4).

Nas observações do parecer técnico realizado pelo CREA-MA é possível identificar quatro categorias de plataformas das empresas de ônibus vistoriadas com sugestões para os problemas encontrados:

- Plataformas danificadas mecanicamente. Sugestão, que sejam realizadas reparos de forma emergencial, sem prejuízos para os cadeirantes;
- Plataformas com alguns defeitos, sem condições de uso pelos cadeirantes. Sugestão, imediato concerto, revisão mecânica e manutenção em geral, sem prejuízo para os cadeirantes;
- Plataformas aparentemente em condições de uso, porém apresenta grande problema na rampa de acesso (muito íngreme). Sugestão, as empresas devem providenciar urgentemente a revisão deste processo junto aos fabricantes, pois a questão é preocupante;

- Plataformas em perfeitas condições de uso pelos cadeirantes. Sugestão, os órgãos competentes no processo de acessibilidade deverá estabelecer a implantação de plataformas que ofereçam excelentes condições de adequação, operação, uso e eficiência no acesso dos cadeirantes. Outro aspecto é o número reduzido de veículos adaptados no transporte coletivo que dificulta o acesso à cidade por meio desses veículos.

Dessa maneira, a preocupação com a qualidade do transporte coletivo em São Luís para o cadeirante tem sido motivo de notícias na mídia escrita e televisionada. Foi ao ar no programa da Rede Globo de Televisão matéria vinculado pelo Fantástico em nível nacional que revelou os seguintes dados (Foto 24).

Em São Luís, somente 231 ônibus de quase 1 mil estão preparados para receber quem usa cadeira de rodas. Antônio chegou ao ponto de ônibus às 15h45m. Três veículos adaptados pararam, mas o equipamento não funcionou em nenhum. Quando deu certo, ainda teve que explicar como fazer a plataforma se movimentar. O embarque aconteceu duas horas e treze minutos depois da chegada ao ponto.

(<http://fantastico.globo.com/jornalismo>, acesso em 9 abr.2010).



Foto 24: Cadeirante do Coroadinho sendo transportado em coletivo sem adaptação. Disponível em <<http://meustransporte.blogspot.com/2010/05/usuarios-do-transporte-coletivo-fazem.html>>. Acesso em 5 de mai. 2010.

Apesar dessa constatação a grande dificuldade não se restringe a aumentar a frota de ônibus com elevadores, mas adequar todos os elementos que compõem os sistemas de transportes, como as vias públicas, locais de embarque e desembarque com rampas, plataformas elevatórias e outras adaptações obedecendo às normas exigidas pela NBR 9050 da ABNT, além de sinalização adequada. Tudo isso por um espaço acessível e percurso que facilite a locomoção dos cadeirantes e demais indivíduos que tenham dificuldade no espaço urbano de São Luís.

Diante da problemática do sistema de transporte coletivo da capital maranhense, Peixoto (2001) descreve algumas ações que poderão aperfeiçoar o sistema, possibilitando por sua vez mais eficiência:

Implantação de uma nova política de uso e ocupação do solo e do transporte, contendo medidas necessárias para atingir melhores padrões de eficiência no sistema de transporte coletivo; Elevação do nível de serviço oferecido aos usuários através de uma oferta de transporte compatível com a demanda, tarifas acessíveis à renda dos usuários, conforto e segurança nos veículos, confiabilidade dos horários, sinalização de segurança e orientação para os pedestres nas ruas, inclusive cadeirantes, adequação das vias, modernização e constante manutenção dos veículos, implantação dos pontos de paradas e terminais mais adequados com orientação dos itinerários para os usuários com deficiência, oferta de maior conforto e funcionalidade e redução do tempo de espera no embarque e desembarque de passageiros; Controle do uso indiscriminado do automóvel através do incentivo ao uso do transporte coletivo de modo que ele possa oferecer um nível de serviço eficiente e se transforme numa alternativa de fato ao transporte individual (PEIXOTO, 2001, p. 171).

A implementação de tais políticas não se configura em algo simples, mas é necessário que mudanças substanciais aconteçam, de modo a otimizar a eficiência do transporte coletivo, tornando-o, menos fragmentado e mais inclusivo. Propicia, dessa forma, qualidade na acessibilidade/mobilidade para toda a população que luta pelo direito a uma sociedade mais igualitária.

O panorama do sistema de transporte coletivo de São Luís é resultado de políticas públicas urbanas que não atendem o bem estar social, nem levam em consideração a segurança, o conforto e a acessibilidade dos seus usuários um mínimo de respeito e dignidade como cidadãos que têm direito a um transporte público mais justo. Mas esta discussão nos remete às políticas urbanas, no sentido mais amplo, o que envolve a análise do lugar do cadeirante na participação política

do detalhamento a respeito do Estatuto da Cidade e suas implicações no plano diretor com base no Programa Brasil Acessível.

O que se conseguiu de avanço foi o reconhecimento do problema e a definição de algumas adaptações de forma incipiente: vagas no estacionamento, rampas em alguns pontos da cidade, paradas de ônibus com pequenas elevações que deveriam facilitar o cadeirante entrar no ônibus, adaptações de algumas linhas de ônibus. Muito ainda precisa ser efetivado para garantir o direito à cidade de forma igualitária.

Nessa perspectiva, entendemos por cidade acessível à possibilidade de um usuário de cadeiras de rodas sair de sua casa com destino a qualquer parte da cidade de São Luís. Essa possibilidade deve ser extensiva a atividades de consumo, lazer, turismo ou trabalho realizando um percurso acessível e por meio de um transporte acessível, ou seja, tecnicamente adequado para recebê-los.

Retomamos no próximo capítulo a necessidade de uma cidade menos fragmentada para os sujeitos que nela vivem. As políticas direcionadas para a equalização de problemas como o transporte público e cidades menos fragmentadas tem como o cerne das discussões a implementação de políticas como, por exemplo, o Plano Diretor que será apresentado no último capítulo da tese.

CAPITULO IV

O CADEIRANTE NA CIDADE FRAGMENTADA



Foto 25: Cadeirantes nos espaços fragmentados da cidade de São Luís.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Na grande cidade, há cidadãos de diversas ordens ou classes, desde o que, farto de recursos, pode utilizar a metrópole toda, até o que, por falta de meios, somente utiliza parcialmente, como se fosse uma pequena cidade, uma cidade local (Milton Santos, 2007, p.140).

4 O CADEIRANTE NA CIDADE FRAGMENTADA

É possível uma cidade para todos? Do ponto de vista da acessibilidade e mobilidade dos espaços na cidade? Como as lutas sociais podem contribuir para a otimização de tais problemas?

Iniciamos este último capítulo com alguns questionamentos, procurando compreender de que maneira a luta dos cadeirantes por maior acessibilidade, mobilidade e visibilidade na sociedade ludovicense poderia representar um esforço maior no sentido de integrar a cidade de forma completa, ou ainda, fazer com que esse sujeito sinta-se parte da urbe.

Dessa forma, queremos dar continuidade às discussões que foram apresentadas nos primeiros capítulos, ou seja, tratar de questões referentes à apropriação da cidade pelos sujeitos entrevistados quer seja nos bairros que residem, nas ruas que comumente transitam em suas cadeiras de rodas, nos pontos de ônibus e no transporte público, meio de deslocamento importante para quem precisa se locomover por distâncias significativas em cidades de grande porte como a capital maranhense.

Como vimos em capítulos anteriores, fica difícil para a pessoa com deficiência garantir o seu direito de ir e vir na cidade de São Luís. A família usa a estratégia de conduzi-lo em sua própria cadeira de rodas. Para isso enfrenta a topologia do sítio urbano, além de obstáculos que comumente são identificados na cidade. Isso o impede de circular em locais do espaço urbano que só podem ser alcançados quando o uso do transporte coletivo é adaptado.

Nessa perspectiva, nesse último capítulo, destacamos alguns elementos que deveriam funcionar como instrumento normativo de universalização de acessibilidade urbana na capital maranhense para o cadeirante, como por exemplo, o Plano Diretor. Compreendemos que esse instrumento deveria contribuir para equacionar as dificuldades de apropriação da cidade pelos sujeitos entrevistados.

Para tanto, consideramos as falas dos sujeitos durante as entrevistas, analisando a compreensão do direito à cidade com base nos discursos apontados como segue.

4.1 O cadeirante e o direito à cidade: utopia ou possibilidade?

A cidade nasce da necessidade de contato, comunicação, organização e troca entre os vários sujeitos que permeiam esse espaço. Sendo assim ela é por natureza um espaço público que se manifesta como um grande palco onde são desenvolvidas atividades contínuas e diárias dos cidadãos, através de um conjunto heterogêneo de objetos, formas, funções, usos, movimentos, movimentações.

Para Loboda (2008), a forma urbana é permeada por práticas socioespaciais cotidianas. Isso se dá num conjunto de interações marcadas pelas contradições e conflitos. Essa perspectiva envolve a simultaneidade, os acontecimentos, as percepções, a articulação, a fragmentação e ainda a diferenciação que orienta o processo de estruturação da cidade atual.

Sob esse aspecto, a cidade apresenta-se tradicionalmente arranjada pela reprodução do capital e pelo padrão estético da funcionalidade, pois é construída de forma a adequar-se aos modelos habituais de seus usuários, sendo eles condizentes com suas necessidades ou impostos, deflagrando a produção de processos excludentes.

Carlos (1992, p.28) corrobora com tal análise quando afirma que no capitalismo, a cidade consiste num “espaço de reprodução do capital e da divisão social e técnica do trabalho”; e ainda, que o direito à cidade “é subtraído dos mais pobres”.

Nesse contexto a questão da acessibilidade tende a ser realçada quando se observa que o espaço urbano, durante todo o seu processo histórico de construção, esteve subjugado às forças do modo de produção capitalista a tal maneira que contribui para a proliferação e ratificação da segregação imposta por uma minoria. Pereira (2006) observa que o conceito de segregação vai recebendo adjetivos segundo o momento e a realidade enfocados. Aqui nos deteremos em aspectos pontuados por Lojkin (1997) em que as formas de segregação podem ser assim descritas e detalhadas:

- Oposição entre o centro, onde o preço do solo é mais caro, e a periferia;

- Separação entre áreas da cidade destinadas a moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e zonas de moradia popular sem acesso a serviços e equipamentos;
- Esfacelamento generalizado das funções e atividades urbanas, disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas (zonas de escritório, zonas residenciais e industriais);
- A segregação no nível de equipamentos coletivos (creches, escolas, equipamentos esportivos) o subequipamento dos conjuntos “operários” contrapondo-se a super equipamentos dos locais de moradias com acesso a equipamentos, lazer e serviços;
- A segregação no nível de transportes domicílio-trabalho – a crise dos transportes coletivos para o operariado contrastando-se com os privilégios de quem possui recursos de adquirir um automóvel particular.

Os tipos de segregação apresentados pelo autor evidenciam diferentes abordagens tipológicas das causas e consequências da segregação que não são as mesmas segundo os seus mais diferentes enfoques.

O que prevalece no nosso entendimento é que as abordagens apresentadas vão ao encontro de situações vivenciadas por nossos entrevistados durante a pesquisa. Como exemplo, podemos citar o transporte público, o cadeirante que reside na área da periferia social em maior ou menor proporção não é contemplado na mesma medida que o cadeirante que reside no conjunto habitacional em relação a maior disponibilidade de linhas de ônibus da cidade. Por outro lado nenhum dos cadeirantes entrevistados usufruem de uma cidade pensada na possibilidade do cadeirante fazer parte dela.

Dessa forma os enfoques evidenciam que a segregação é perversa e traz consequências desastrosas, principalmente para as minorias. Baseado nessa reflexão, destacamos que os cadeirantes de São Luís ficam mais propensos a perderem seu direito de usufruir a cidade de forma mais intensa, pois na medida em que a cidade perpetua suas características mecânicas – a cidade como circulação

de fluxos, regularidade e repetição – com base na racionalização na produção do espaço acaba por negar a ideia de diversidade populacional que a constitui.

Nessa mesma perspectiva Grotta (2005) estabelece que a impressão que se tem é que nas cidades as vias de circulação (principalmente as ruas) se tornaram espaços mistos e diferenciados de apropriação (público-privado). Oferece direito ao uso público, porém o seu consumo é condicionado à posse de um bem privado que nem todos têm direito. Consomem mais os que podem pagar mais. Porém o rateio do preço pago de um bem público não retorna em benefício social. Isto porque se torna raridade o espaço de circulação quer seja por congestionamentos, ou excesso de tráfego, dentre outros.

Esse consumo implica sempre em escassez. O que sobra para os que menos podem é sempre a carência no seu uso, que significa sempre o patamar da insuficiência, principalmente para os que já sofrem inúmeros estigmas. Santos (2008, p. 64) corrobora com a mesma ideia quando afirma que “hoje, os espaços públicos (praias, montanhas, calçadas etc) foram impunemente privatizados”.

As vias e as ruas são elementos importantes para a sociabilidade dos sujeitos que vivem e estabelecem suas relações no ambiente urbano. Dentre os vários sujeitos citadinos, destacamos também o cadeirante. Para Lefebvre (2008), a rua é um elemento indissociável das relações de sociabilidade, estabelecimento de relações e também segregação:

(...) É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam as ruas e são favorecidos por sua animação, ou então não existem. Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada(...). Na rua, e por esse espaço, um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, apropria-se dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado. (...) (LEFEBVRE, 2008, p.28).

A rua na perspectiva de Lefebvre constitui-se no espaço do movimento, da apropriação do tempo, acúmulo de tempos passados e presentes. Elementos estes perceptíveis na várias cidades de São Luís e que o sujeito cadeirante deveria estar inserido. Entendemos, nessa perspectiva, que ao remeter a esse espaço, as vias públicas, as ruas quando não oferecem condições de acessibilidade tornam-se excludentes e contribuem de forma definitiva com a segregação.

É interessante observar a compreensão de Carlos (2007) em relação às múltiplas dimensões que são dadas à rua e suas diferenças. Em São Luís, a evolução dos tempos apresentou na capital maranhense ruas com novas formas, provocando, conseqüentemente, transformações na sua apropriação. Esses espaços múltiplos, as ruas da capital maranhense, são tomados por ritmos diferenciados com destinos diferentes, por pessoas diferentes e que fazem parte da cidade.

A rua pode ter o sentido de passagem, apenas enquanto meio, o transitar nas primeiras horas da manhã ou do final do dia, quando um número expressivo de cidadãos a pé, em direção aos pontos de ônibus se dirigem aos seus destinos, casa, trabalho, faculdade, escolas.

A rua pode ter o sentido de fim em si mesma, quando o seu uso é direcionado para o comércio, apropriação dos seus espaços pelos vendedores ambulantes que ocupam as ruas e avenidas da capital. A autora ainda chama a atenção para o comércio de semáforo, atividade comum em avenidas das grandes cidades e que não é diferente do que é percebido em São Luís.

A rua pode ter o sentido de reivindicação. É justamente nesses espaços que os movimentos ganham visibilidade, notoriedade e reclamam os seus direitos de apropriação.

As ruas têm o sentido de segregação social quando apontam a hierarquia social através de uma hierarquia espacial.

A rua ainda detém características referentes ao sentido do encontro. Portanto, a rua pode ser analisada através de várias perspectivas, dentre elas a do espaço público e a forma da sua apropriação. Nesse sentido, é importante observar que tem havido nas últimas décadas uma crescente tendência da apropriação privada do espaço público associado ao consumo no/do espaço urbano.

A privatização do espaço público, em maior ou menor grau e de forma diferenciada, é um fato recorrente que atinge a todas as cidades brasileiras e não é diferente em São Luís. Nessa perspectiva fica difícil para o cadeirante apropriar-se desses espaços por vários aspectos, como por exemplo, a má conservação das vias públicas e calçadas.

Durante as entrevistas, foi possível identificar essa situação com relação à capital maranhense. Assim destacamos o que os cadeirantes entrevistados residentes nos espaços da cidade afirmam em relação às ruas de São Luís. As falas de cada um reforçam a arbitrariedade em relação ao cumprimento da Lei Municipal Nº 3.478/96 (ANEXO – B).

“Em São Luís é muito difícil para o cadeirante sair de casa (...) tem muita rua com muitos buracos (...) é muito ruim, a cadeira quebra, tem que ter manutenção, sai muito caro pra quem ganha pouco (...). Fico muito chateado quando saio de casa e passo por esses problemas. É, sempre eu passo, sabe como é as ruas são ruins mesmo. Aqui mesmo na comunidade teve um comerciante que se chateou comigo, uma vez eu fui ate a feira e ele atravessou a mercadoria dele toda em cima da calçada. Como é que vou passar desse jeito? Eu perguntei pra ele. Ele tirou a mercadoria, mas com uma cara feia, como se eu tivesse pedindo favor, eu to só pedindo o direito de andar na minha cadeira de rodas. Será que é pedir muito?”

Cadeirante morador do Coroadinho

(...) “Várias das minhas cadeiras já quebraram, eu normalmente compro porque as que são doadas são de péssima qualidade (...), não tem rampa, e quando tem são de péssima qualidade, engraçado que os meus amigos cadeirantes falam que as rampas que existem aqui em São Luís, são chamadas de “rampa lançamento”, elas são construídas de qualquer jeito, não obedecem nenhum critério e é muito fácil cair, se não tiver ninguém te ajudando” (...)

Cadeirante moradora do Centro Histórico

(...) “Cadeira de rodas, só vive quebrando, as rodas ficam empenadas, já tive várias. Como eu mesmo faço a manutenção da minha cadeira é mais fácil. Se essas ruas fossem melhores, cuidadas mesmo seria muito bom, um sonho mesmo talvez isso um dia aconteça (...). Outra coisa é em relação as calçadas, aqui mesmo no bairro eu sofro com isso. Como todos os dias eu vou para a quadra de esportes, eu encontro uma situação. A quadra fica entre a escola e uma igreja. Tem aluno da escola que estaciona a moto bem na passagem da rampa, eu já anotei as placas e vou enviar pra Secretaria de Transportes pra ver se eles tomam uma providência. Nos finais de semana tem pessoas que vão pra igreja e estacionam os carros nas rampas. Sabe o que eu to fazendo? Eu fico com um apito e todas as vezes que eu vejo alguém querendo estacionar eu já faço o sinal, e ainda tem gente que quer criar caso comigo, vê se pode?” .

Cadeirante morador do Angelim.

Apesar das dificuldades relatadas pelos cadeirantes em relação a esses espaços, para os sujeitos entrevistados, as ruas continuam sendo espaços de liberdade, encontros e também visibilidade por parte de outros cidadãos, imprescindíveis, portanto, para a sociabilidade e uma maneira da sociedade tomar conhecimento das dificuldades diárias vividas por eles.

Ao observar as vias públicas da cidade de São Luís concordamos com Featherstone (2000, p.46) quando afirma que “o surgimento do automóvel e o estreitamento e o desaparecimento das calçadas é visto como marco despreocupante pela cidade”. Não é difícil encontrar os usuários das nossas entrevistas “disputarem” espaço no trânsito com os veículos, como o que foi relatado no capítulo III pela entrevistada moradora do Centro Histórico.

Dessa forma, é concebida em São Luís uma morfologia caracterizada por uma cidade que traduz as diferenças, intensificando cada vez mais os processos de privatização dos espaços públicos, do individualismo, traços marcantes de um espaço urbano fragmentado socioespacialmente.

Enquanto deveria ser destinado mais espaços para a circulação das pessoas (pedestres, cadeirantes, idosos, mães com os seus carrinhos de bebês) nas ruas e calçadas da cidade cada vez mais é estimulada a presença do automóvel. A rua, em vez de tornar-se um espaço para a sociabilidade, ganha um novo sentido, convertendo-se em mais um elemento das relações de consumo (RESENDE, 2003).

Na capital maranhense, em alguns lugares a cada dia, os pedestres, cadeirantes, cidadãos cidadãos perdem o espaço público, das calçadas e das ruas para o comércio e para os automóveis. Essa é a realidade de São Luís nas áreas estudadas da cidade.

É necessário observar que na São Luís histórica existem peculiaridades propícias da área que é determinante quanto à acessibilidade dos cadeirantes. Suas ruas são estreitas e construídas à base de paralelepípedos, com muitas escadarias e com calçadas em pedras de cantaria também estreita, um perfil próprio de construções do século XVIII, o que acaba dificultando o acesso de cadeirantes a esse espaço da cidade.

Em alguns trechos o trânsito de veículos é proibido, deixando apenas o fluxo de pedestres para os que residem ou apreciam as características culturais que ali estão. Porém, o comércio ambulante ou comerciantes que desejam expor os seus produtos; lanchonetes, sorveterias utilizam-se das calçadas com mesas e cadeiras para acolher os seus clientes.

Essa expansão do comércio na cidade capitalista é apresentada por Lefebvre (2001) da seguinte forma:

A cidade capitalista criou o centro de consumo (...) já é bem conhecido o duplo caráter da cidade capitalista: lugar de consumo e consumo do lugar. (...) Nesses lugares privilegiados, o consumidor também vem consumir o espaço; o aglomerado dos objetos nas lojas, vitrines, mostras torna-se razão e pretexto para a reunião das pessoas; elas vêem, olham, falam-se. (LEFEBVRE, 2001, p.130).

O transitar pela área comercial de São Luís, conhecida popularmente como Rua Grande, revelam-se situações de privatização do espaço, que teoricamente deveria ser de todos, mas que acaba sendo apropriado de forma individual, ou de acordo com o interesse de alguns.

A Rua Grande é um exemplo dessa limitação. Principal centro comercial da cidade, ela foi apontada pelos cadeirantes como um dos locais de maior necessidade de utilização por eles, visto que os produtos ali comercializados são mais acessíveis financeiramente.

No entanto, para eles a dificuldade no acesso a este espaço é imensa, visto que as calçadas passam a ser local de exposição de produtos das lojas e dos vendedores ambulantes, impedindo o transitar dos cidadãos e, por conseguinte, dos cadeirantes. Ao mesmo tempo, não existem guias rebaixadas, o que dificulta a acessibilidade aos diferentes locais do referido centro comercial com carros utilizando esses espaços para estacionamentos (Foto 26).



Foto 26: Exemplo de uso privado do espaço público no Centro Histórico (calçada).
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Para o cadeirante, morador do conjunto habitacional (Bairro Angelim), o centro comercial de São Luís é de grande importância, porém ele destaca alguns pontos.

“Eu acho que muita coisa deveria melhorar em São Luís, principalmente no centro da cidade. Acho mesmo que deveria melhorar em todos os aspectos, como a construção de mais banheiros públicos, rampas. As calçadas tem dois problemas além de serem ocupadas pelos camelos, elas são cheias de buracos. Uma vez sai daqui da minha casa e fui pagar uma conta na Caixa Econômica Federal, lá no centro. Quando eu cheguei na rampa que dá acesso ao banco eu não pude entrar, porque um senhor que trabalha vendendo apostila pra concurso tinha tomado a rampa e parte da calçada. Eu pedi pra ela tirar pra eu poder passar e disse que ele ia ter dois trabalhos um colocar os produtos pra vender e depois ter que tirar tudo. Ele não sabe que aquele espaço é pra nós”?

O relato do cadeirante é reafirmado por Gomes (2002) quando destaca que a apropriação privada dos espaços comuns trata-se de um processo amplo e complexo, com manifestações e aspectos bastante variados (Foto 27).



Foto 27: Uso privado do espaço público na Rua Grande (comércio ambulante).
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2011.

Para Gomes (2002) sua magnitude pode compreender desde uma simples ocupação da calçada, até o fechamento de ruas e bairros inteiros. Ele afirma que isso representa uma estratégia:

Os camelôs ocupam as ruas e estendem de forma continua sua malha de barracas ou bancas nas principais vias de circulação de pedestres. Há toda uma estratégia de ocupação que começa sempre por uma ocupação física mínima, pequenas malas abertas sobre o solo e depois, gradativamente, vão incorporando estruturas mais fixas, podendo se transformar em verdadeiros assentamentos permanentes. (GOMES, 2002. p 177).

Para exemplificar esta situação, destacamos a importância que a rua desenvolve como espaço de sociabilidade na visão de Carlos (1999), quando afirma que existe uma articulação entre reprodução espacial e de vida:

(...) o processo de reprodução espacial se articula ao plano da reprodução da vida, o que significa levar em consideração o ponto de vista dos habitantes, para quem o espaço se reproduz enquanto lugar onde se desenvolve a vida em todas as suas dimensões – o habitar e tudo o que ele implica e/ou revela. Refere-se àquilo que inclui, mas também àquilo que foge a racionalidade homogeneizante dimensões (imposto pela sociedade de consumo), acentuando o diferente – que tem capacidade de engendrar formas a partir de conteúdos diferenciados e que se liga a ideia do espaço apropriado à realização dos desejos, lugares reapropriados para um outro uso, cujo caso mais marcante é a rua (CARLOS, 1999. p.65).

Nessa mesma perspectiva, Loboda (2008) reitera que o livre acesso às ruas e calçadas da cidade tem como objetivo alcançar os locais desejados para a satisfação das necessidades cotidianas por meio das diferentes práticas socioespaciais, que vão depender intrinsecamente da mobilidade pelo espaço urbano, a qual está diretamente relacionada com a facilidade com que os deslocamentos podem ser realizados.

Portanto, em São Luís não é difícil encontrar em locais de grande movimento calçadas quebradas, esburacadas, pedras soltas próximas a guias rebaixadas ou então com grandes desníveis seguidas por buracos ou esgoto que se constituem em verdadeiros obstáculos para o cadeirante. Estes aspectos podem ser observados em alguns exemplos a seguir como na Praça D. Pedro II, área que congrega os prédios da Administração Estadual e Municipal da capital e que está inserida na área do Centro Histórico da cidade (Foto 28).

A não adaptação desses espaços fere o Capítulo IV da Lei 10.098/00 que faz referência a acessibilidade nos edifícios públicos ou de uso coletivo.



Foto 28: Barreira arquitetônica/passagem de pedestre na Praça D. Pedro II.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Segundo Resende e Neri (2005), as barreiras arquitetônicas e os preconceitos sociais manifestos em práticas sociais discriminativas e na ausência de políticas igualitárias podem agravar ainda mais as condições das pessoas que tem deficiência. A inadequação do espaço físico tolhe o direito de ir e vir e da participação social do cadeirante o seu direito à cidade, e reforça o entendimento arbitrário da deficiência como um problema, mesmo que este não esteja no fato da pessoa ter uma deficiência, e sim no fato de suas necessidades serem ignoradas na organização da cidade.

Os relatos dos entrevistados durante a pesquisa apontam que o espaço urbano da cidade de São Luís não está adequadamente planejado para possibilitar uma efetiva acessibilidade a todos os cidadãos. São inúmeras barreiras físicas e arquitetônicas vivenciadas pelas pessoas com deficiência.

Nessa perspectiva, para Santos (2007), mais do que um direito à cidade, o que está em questão é o direito de se obter da sociedade e das gestões públicas bens e serviços necessários mesmo que mínimos, para a adequação dos espaços públicos e privados da cidade e na cidade. Esses bens e serviços constituem um encargo da e para a sociedade e são necessários a todos os sujeitos que fazem

parte do espaço cidadão. O autor destaca que sem esses elementos será irrelevante e desnecessário compreender que exista o cidadão.

Dessa forma, a cidade abriga e opõem os interesses de todos os grupos que a formam, posto que sempre haverá embate para viabilizar a conquista real de espaço e de direitos, dada a dinâmica do processo de sua (re)produção.

É nesse cenário que se observa novas e velhas contradições. Uma cidade com quase quatro séculos, como São Luís, abriga desigualdades socioeconômicas, políticas e culturais. Na perspectiva de Santos (2007, p.65), “é importante reverter essa situação ou então seremos reféns (...) de um espaço empobrecido e que também se empobrece: material, social, política e culturalmente”.

Por isso é importante que se lute pelo direito às diferenças, pela conquista da cidadania e à dignidade do espaço urbano pelo cadeirante de viver e trabalhar de forma igualitária e emancipatória na cidade escolhida por ele para viver.

Dessa maneira, a inclusão da pessoa com deficiência está pautada no modelo social da deficiência. Sasaki (2006) compreende que pelo modelo social da deficiência, os problemas da pessoa com deficiência não estão nela tanto quanto estão na sociedade, ele destaca que este modelo focaliza os ambientes e barreiras incapacitantes da sociedade e não as pessoas deficientes.

Assim, a sociedade é chamada a ver que ela cria problemas para tais sujeitos, causando incapacidade ou desvantagem no desempenho de papéis sociais. Para incluir todas as pessoas, a sociedade deve ser modificada a partir do entendimento de que ela é que precisa ser capaz de atender às necessidades de seus membros. Na perspectiva de Sasaki (2006) essa situação poderá ser efetivada da seguinte forma:

O desenvolvimento (por meio da educação, reabilitação, qualificação profissional) das pessoas com deficiência deve ocorrer dentro do processo de inclusão e não como um pré-requisito para estas pessoas poderem fazer parte da sociedade. (SASSAKI, 2006, p.40).

Conforme Aranha (2001), a pessoa com deficiência tem direito a convivência não segregada e ao acesso aos recursos disponíveis aos demais cidadãos. Para tanto, a autora destaca que é importante identificar o que poderia garantir tais prerrogativas e a disponibilização de instrumentos que viabilizem a

garantia de que a pessoa com deficiência possa acessar todo e qualquer recurso de uma comunidade.

A autora afirma que os suportes podem ser de diferentes tipos (social, econômico, físico, instrumental) e têm como função favorecer o que se passou a denominar de inclusão social, processo de ajuste mútuo, onde cabe à pessoa com deficiência manifestar-se com relação a seus desejos e necessidades e à sociedade, a implementação dos ajustes e providências necessárias que a ela possibilitem o acesso ao espaço comum e a convivência no mesmo não segregados (op.cit,2001).

A inclusão parte do mesmo pressuposto da integração, que é o direito da pessoa com deficiência ter igualdade de acesso ao espaço comum da vida em sociedade. A autora afirma que há grande diferença de significação entre os termos integração e inclusão, pois:

Enquanto no primeiro se procura investir no “aprontamento” do sujeito para a vida na comunidade, no outro, além de se investir no processo de desenvolvimento do indivíduo, busca-se a criação imediata de condições que garantam o acesso e a participação da pessoa na vida comunitária, através da provisão de suportes físicos, psicológicos, sociais e instrumentais. (ARANHA, 2001, p. 168).

Colaborando com a afirmação de Aranha (2001), Sasaki (2006) descreve que os dois termos sejam falados e escritos com diversos sentidos por diferentes pessoas, a saber, são descritos e explicitados cada uma das categorias:

Integração e Inclusão em conformidade com a terminologia da inclusão social - A integração, significando a inserção da pessoa com deficiência preparada para conviver na sociedade e a inclusão modificação da sociedade como pré-requisito para a pessoa com deficiência buscar seu desenvolvimento e exercer a sua cidadania. **Integração e Integração Total e Plena** o primeiro termo (integração) com o sentido de inserção da pessoa com deficiência preparada para conviver na sociedade e o segundo termo (integração total) correspondendo ao moderno conceito de inclusão. **Integração** tanto num sentido como no outro (de integração e inclusão), nunca usado os termos “inclusão” e “integração total” (plena)**Integração, Integração Total (ou plena) e Inclusão** todos os termos são utilizados indistintamente, ou seja, como se fossem sinônimos, todos significando uma única expressão – “inserção da pessoa com deficiência preparada para conviver em sociedade” (SASSAKI, 2006, p.42).

Na perspectiva desse mesmo entendimento, Lefebvre (2001) destaca ainda, que o termo integração é tomado de significados diversos. O autor estabelece elementos para sua análise. Sendo os mesmos, assim descritos:

O termo integração tomado em acepções bastante diversas, aparece nos textos (jornais, livros e também em conversas) com uma frequência tão grande que revela alguma coisa. De um lado, esse termo designa um conceito, que diz respeito e que se insere na prática social, que revela uma estratégia. Por outro lado, é um conotador social, sem conceito, sem objetivo nem objetividade, que revela uma obsessão, a obsessão de se integrar (nisto, naquilo, num grupo, num conjunto, num todo). Como poderia deixar de ser assim numa sociedade que sobrepõe o todo às partes, a síntese a análise, à coerência a incoerência, à organização a deslocação? É partindo da cidade e da problemática urbana que se revela essa dualidade constitutiva, com seu conteúdo conflitante. Que resultado disso? Sem nenhuma dúvida, fenômenos paradoxais de integração desintegrante que incidem sobre a realidade urbana. (LEFEBVRE, 2001, p.103).

Para Bartalotti (2006), o movimento da inclusão social, é uma proposta de mudança de lugar social – tirar ou “desincluir” alguém de um espaço e inclui-lo em outro. Isso pode desestruturar tanto o lugar de onde se tira quanto o lugar no qual se coloca. É um processo que envolve um rearranjo em última instância das relações entre as pessoas, visto que é preciso, então, pensar a inclusão utilizando outros parâmetros, que auxiliam a compreensão das particularidades desse processo.

A prática da inclusão social repousa em princípios até então considerados incomuns, tais como: aceitação das diferenças individuais, a valorização de cada pessoa, a convivência dentro da diversidade humana, a aprendizagem através da cooperação, porém essa mesma sociedade tem usado esses atributos pessoais como critérios para separar pessoas, o que transforma esses atributos em “tentáculos da opressão humana” (SASSAKI, 2009).

O cadeirante, no ambiente urbano de São Luís, remete a discussão em torno do direito à cidade, como destaca Lefebvre, (2001, p. 134), “direito este que se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar”.

Nessa mesma linha de raciocínio Carlos, (2007) destaca que a vida se normatiza em espaços reduzidos a uma função específica e, quanto mais funcionalizado é o espaço, menos ele pode ser apropriado. Nesse processo, cidadão se reduz a condição de usuário, enquanto o ato de habitar se reduz àquele de morar.

Por ser a cidade o espaço de convívio entre os indivíduos, aqueles com deficiência também devem interagir com os demais, pois fazem parte da mesma

população que ali vivem. A grande luta desse segmento social é de que as pessoas precisam ser consideradas, na cidade, como parte da diversidade humana.

O que se pode notar na prática é que esse grupo social, muitas vezes, é excluído tacitamente pela forma ambiental dos edifícios, equipamentos, bens e serviços, que ignoram as diferenças entre os seres, além do estigma e do preconceito que ainda gravitam sobre tais pessoas (RESENDE e NERI, 2005).

É notório, pela discussão já apresentada no primeiro capítulo, que os cadeirantes que transitam em São Luís quer na cidade histórica, na periferia social, ou nos conjuntos habitacionais tem grande dificuldade de locomoção (Foto 29).



Foto 29: Barreira arquitetônica/calçada sem rebaixamento/Angelim.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Para estas pessoas, é muito reduzido ou extremamente difícil transitar por ruas e calçadas da cidade. Os obstáculos são imensos e variados, pois grande parte dos prédios públicos ou privados não oferece acesso facilitado para o cadeirante e, quando existem rampas, algumas se encontram fora dos padrões estabelecidos, meios-fios sem rebaixamento, obstáculos em calçadas.

Para Resende (2004), as consequências de vivenciar uma “desestrutura desorganizada” são sobretudo sentidas pelas pessoas com deficiência, pois elas

fazem parte do conjunto populacional brasileiro e também ocupam os espaços da cidade, só que para terem dignidade em seus atos de vida diária, necessitam de infraestrutura adequada, o que habitualmente, já é complicado para a maior parte da população, que vive na cidade.

A mesma autora ainda destaca que para as pessoas com deficiência poderem ter as mesmas oportunidades de mobilidade ou deslocamento é importante que o espaço urbano seja acessível, ou no mínimo adaptado, pois deslocamento e mobilidade são fundamentais em uma cidade.

Diante dessa perspectiva, o questionamento de Pereira (2006) é pertinente, quando a autora indaga: será que todos os cidadãos possuem uma mobilidade que lhes permita a acessibilidade? Para os cadeirantes esses aspectos conseqüentemente vão ao encontro de outro elemento, a sociabilidade.

A não apropriação dos espaços públicos por esses sujeitos, em detrimentos das várias dificuldades da equiparação dos serviços e elementos percebidos no espaço público dificulta as suas relações sociais e como consequência a não apropriação desses espaços.

Para Gomes (2002), todas as cidades dispõem de lugares públicos que correspondem à imagem da cidade e de sua sociabilidade. Nesses lugares de encontros e desencontros é instaurada e produzida uma diversidade socioespacial de sua população. Os itinerários, os percursos, as paradas, ruas, avenidas são extremamente significativas e que muitas vezes não são produzidas para o cadeirante, ou seja, esses espaços não são completos para esses sujeitos.

A cidade é formada por grupos bastante heterogêneos, e é de fundamental importância que esse mesmo espaço comum seja estruturado para se atender às necessidades de todos aqueles que dela fazem parte.

Nesse sentido, a proposta do desenvolvimento inclusivo visa à participação de todos no alcance e usufruto de benefícios oriundos do desenvolvimento através de ações que potencializem a ampliação dos direitos humanos e a igualdade de oportunidades para todos seja nas dimensões sociais, políticas, econômicas ou ainda culturais (COSENZA e RESENDE, 2006).

O cadeirante, apesar das inúmeras dificuldades do seu cotidiano, realiza tarefas comuns do dia-a-dia. Um exemplo claro é do cadeirante que vive no Coroadinho, em uma das entrevistas, ele afirmou que:

“Não tenho dificuldades em relação a me locomover em casa e no serviço, eu faço tudo. Eu faço tudo dentro de casa, lavo, arrumo a casa, consigo fazer tudo que uma pessoa que se diz normal faz, difícil é sair de casa” (...).

Cohen (1998) faz uma análise sobre a questão referendada acima quando expressa que as pessoas com deficiência não são nem vítimas nem heróis, a despeito das suas dificuldades, dos estereótipos e dos preconceitos, estas pessoas lutam com os cidadãos e, por conseguinte com a sociedade para serem reconhecidos como seres humanos e não como super-heróis, possuem identidade própria e põem em questão a própria noção de normalidade.

Refletindo sobre o tema, Cohen (1998) afirma que “a deficiência é parte intrínseca da humanidade. Logo, a deficiência faz parte da normalidade”. Para a autora não é difícil chegar à conclusão de que a eliminação de barreiras físicas é menos difícil do que as sociais, porém estas demandam tempo e estratégias distintas para as suas soluções.

Para a efetivação do artigo 3º, item IV da Constituição Federal e dos artigos 3º e 8º da Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes (ONU, 1975), que visam à eliminação ou à minimização destas barreiras (discriminação), Feijó (2006) defende a importância de campanhas de sensibilização e de informação sobre a matéria quando afirma que essas têm efeito educativo e devem, por isso, fazer parte do processo de planejamento, aliado às intervenções que eliminam as barreiras físicas.

Se fosse este o problema, São Luís já teria garantido a acessibilidade a todos os cadeirantes. Pelo menos, é que se verifica no Plano Diretor de 2006 de São Luís, Capítulo II – da Acessibilidade – Artigo 49, que define que as campanhas educativas devem ser estimuladas:

O Poder Público Municipal estimulará a promoção de campanhas educativas de sensibilização e qualificação de pessoas sobre as questões ligadas à acessibilidade, envolvendo principalmente as atividades de: I. Transporte público; II. Hospitais; III. Órgãos Públicos; IV. Instituições de Ensino. (SÃO LUIS, 2006, p.12).

Em São Luís, inúmeras campanhas foram iniciadas e apresentadas pelas representações da pessoa com deficiência. Além da participação efetiva do Ministério Público quanto ao cumprimento e fiscalização das políticas municipais, através da vinculação de informações a respeito da inserção da pessoa com deficiência em São Luís, o seu cotidiano e as dificuldades encontradas por esses sujeitos (Gráfico 2).

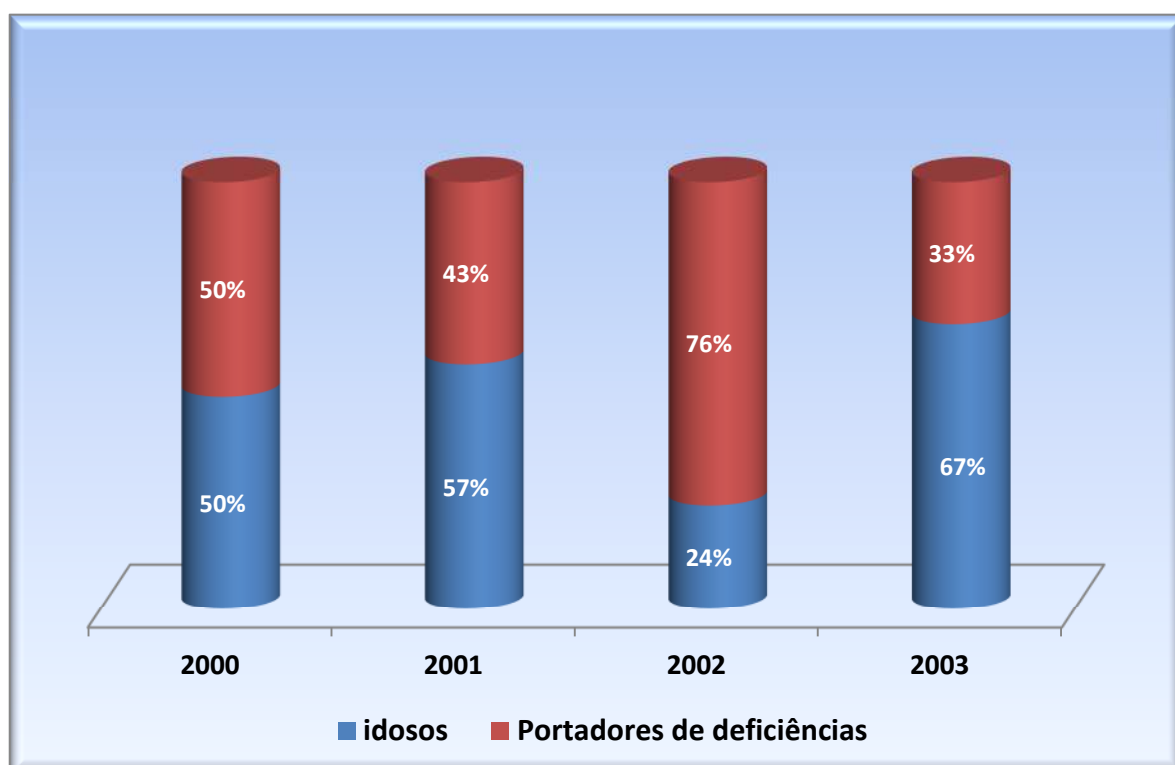


Gráfico 2: Estatísticas das campanhas educativas realizadas pela 11ª Promotoria de Justiça Especializada na Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência e Idosos.

Fonte: Ministério Público do Estado do Maranhão.

Org. CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Contudo, é importante que de forma contínua, aconteçam ações para que haja de forma definitiva a eliminação das barreiras sociais, urbanísticas e atitudinais na cidade de São Luís. Um dos maiores entraves percebido durante a pesquisa e confirmado pelos cadeirantes são as barreiras urbanísticas, como apontou a cadeirante que reside no Centro Histórico: *“seria muito bom melhorar o acesso nas ruas e calçadas com rampas eficientes e que fossem de encontro a melhorar um pouco mais a nossa situação”*.

Na presente tese, presenciamos ações nesse sentido quando aconteceu durante a 2ª Audiência Pública, realizada no dia doze de julho de 2010 na Câmara de Vereadores da capital, um encontro que tinha como tema “Rediscutindo a acessibilidade na Cidade de São Luís”.

Vários gestores de Secretárias Municipais foram convidados a participar do evento. Uma das participantes do fórum teve dificuldades em adentrar o estabelecimento público (Câmara Municipal de São Luís), pelo fato do mesmo não estar preparado para “receber” cadeirantes em decorrência de não existirem rampas ou elevadores no local. Sendo observado o descumprimento da Lei Municipal Nº 3.354/94 (Anexo C), que institui a obrigatoriedade de adequação de edifícios públicos e equipamentos urbanos de São Luís, às necessidades de locomoção das pessoas com deficiência física (Foto 30).



Foto 30: Cadeirantes na Câmara de Vereadores de São Luís.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

O artigo 1º da Lei Municipal Nº 3.354/94 destaca:

Torna-se obrigatório nos edifícios públicos de São Luís e naqueles em que funcionar qualquer repartição pública ou equipamento urbano comunitário, a adequação de suas condições às necessidades de acesso e saída de pessoas portadoras de deficiência física.

O documento aprovado no ano de 1994 estabelecia no seu artigo 4º o prazo de sessenta dias para a regulamentação e estabelecimento das condições para o cumprimento do dispositivo em questão. Já passados mais de uma década da implantação da Lei Municipal nº 3354/1994 as dificuldades encontradas pelos cadeirantes são as mesmas. O desencontro das legislações reflete o descumprimento em possibilitar e oferecer a pessoa com deficiência física o direito à cidade com mais autonomia.

Retomamos a discussão do direito à cidade do ponto de vista do cadeirante, e compreendemos que durante as entrevistas os relatos dos entrevistados e os registros fotográficos deixam claro que não existe na cidade de São Luís por parte dos gestores municipais e também da própria sociedade preocupação com esse cidadão.

A partir do momento em que as ruas da cidade estão em péssimo estado de conservação, ou as suas calçadas são apropriadas por ambulantes e/ou para outras funções que não o transitar de forma emancipatória, é refletido a atual estruturação que se estabelece no espaço urbano da capital maranhense, ou seja, a não existência ao atendimento das necessidades desse grupo.

Nesse sentido, é importante que a efetivação de políticas públicas destinadas aos moradores dos espaços urbanos sejam efetivadas. Nessa perspectiva o plano diretor deverá funcionar como instrumento normativo para tais práticas.

No próximo subitem, destacamos perspectivas referentes ao Plano Diretor de São Luís, além do entendimento necessário que tais políticas deveriam ser fundamentais para a completa efetivação do pleno exercício da cidadania dos seus cidadãos, permitindo dessa forma a equiparação de oportunidades, principalmente dos que apresentam sérios problemas nos seus deslocamentos diários.

4.2. Os (des) encontros do Plano Diretor de São Luís para o cadeirante

O Plano Diretor é a ferramenta básica da Política de Desenvolvimento e Expansão Urbana determinada pela Constituição Federal que, de acordo com o Estatuto da Cidade¹¹ deve ser aprovado por lei Municipal (RESENDE, 2003).

Sob esse olhar, Carvalho (2009) destaca que o Plano Diretor é objeto de uma proposta social que visa transformar a sociedade e garantir o bem-estar dos cidadãos e o acesso à cidade. Assim, nessa perspectiva, compreendemos a importância que tal instrumento representa para a equiparação de oportunidades no espaço urbano da capital maranhense.

Para Resende (2003), são pontuados elementos referentes a esse instrumento. Para a autora o Plano Diretor deve obedecer a alguns critérios, tais como:

(...) Sua elaboração é obrigatória para cidades acima de vinte mil habitantes; integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; áreas de especial interesse turístico, em que o Poder Público municipal queira determinar ao proprietário do solo urbano não edificado, que promova seu adequado aproveitamento ou que estejam inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental regional ou nacional, nos termos do artigo 182 da CF/88 e da Lei 10.257/2001 (RESENDE, 2003, p. 52).

Portanto, compreendemos que a análise em torno do Plano Diretor é necessária para um melhor entendimento das discussões referentes à cidade e a apropriação dos espaços por seus cidadãos, entre esses sujeitos o cadeirante. Nessa perspectiva, é importante a análise dos registros referentes ao município de São Luís no que concerne ao processo de construção dos Planos Diretores da capital maranhense.

Em São Luís, o primeiro Plano Diretor foi elaborado em 1974 e aprovado em 1977. Estudos realizados por Espírito Santo (2006) fazem referência a este período quando destaca que:

¹¹ Como se tornou conhecida a Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001. O Estatuto da Cidade deve ser entendido como conjunto de diretrizes, instrumentos gerais, específicos e de gestão para a política urbana, formulado em consonância ao objetivo, atribuição de competência e abrangência da política urbana, fixados nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal. (CARVALHO, 2009).

No início da década de 70, portanto, realizaram-se os primeiros estudos que resultariam na elaboração preliminar do Plano Diretor da cidade. Também nesta época foi destinado à Sociedade de Melhoramentos e Urbanismos da capital – SURCAP (empresa municipal de urbanização), uma área de 3.690 ha, denominada “Gleba Rio Anil”, localizada na porção norte, entre as praias e o Rio Anil (da Ponta D Areia e São Francisco até a Avenida São Luís Reis de França) (ESPIRITO SANTO, 2006, p.76).

De acordo com levantamentos realizados por Burnett e Ferreira, (2009) o objetivo territorial do Plano Diretor de 1977 resumia-se em anexar às terras além do Anil e Bacanga, estabelecer o zoneamento e o funcionamento da cidade, dividir de forma socioespacial o território da cidade de São Luís, modernizar a infraestrutura e os serviços prestados pelo poder público.

Com relação ao Plano Diretor da década de setenta do século XX, Burnett (2009) ainda estabelece alguns aspectos, em relação a este documento, implementado na capital maranhense nesse período. Para o autor:

(...) Além de possuir uma limitada tradição de planejamento urbano, pois ainda que seu primeiro zoneamento date do início do século XX, a cidade só veio a conhecer um plano diretor em 1975, financiado pelo SERFHAU e elaborado pelo escritório de consultoria do arquiteto Wit-Olav Prochnik, com sede no Rio de Janeiro, mas desde o final dos anos 60 assessorando e projetando para o governo do Estado. O primeiro quadro técnico de planejadores a ocupar a burocracia estatal, montada durante a gestão do prefeito Haroldo Tavares (1970-1974) – com arquitetos e engenheiros “importados”, participantes efetivos da primeira experiência que legaliza a expansão urbana da década de 70(...). (BURNETT, 2009, p.444).

O mesmo plano ainda passou por duas revisões, uma em 1992 e a outro em 2006. Com relação ao Plano Diretor de 1992 Espírito Santo (2006) destaca que “O Poder Público Municipal deu início em 1990 aos trabalhos técnicos de revisão de sua legislação urbanística básica”. O autor afirma que:

O Plano Diretor resultante, aprovado juntamente com sua Lei Complementar de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano em dezembro de 1992, foi dividido em Objetivos, Diretrizes e Instrumentos, além de um título específico para as definições sobre a Política de Desenvolvimento Urbano, Função Social da Cidade e Função Social da Propriedade Urbana. Títulos específicos norteavam as políticas públicas de preservação do Meio Ambiente, Patrimônio Cultural, Habitação, Transporte, Desenvolvimento Econômico e Tecnológico. (ESPIRITO SANTO, 2003, p. 80).

O Plano Diretor da década de noventa encontrou dificuldades para a sua implementação. Na perspectiva apresentada, os instrumentos, para a sua plena

utilização, além de leis complementares específicas, necessitariam estar distribuídos no território municipal. (id Ib).

Burnett (2009) destaca que o Plano Diretor de 1992 não acompanhou de forma efetiva a discussão nacional a respeito de participação social, o documento em questão se caracteriza como uma tentativa de atender apenas a interesses privados.

O Plano Diretor de 2006 foi aprovado no dia 09/10/2006. O sentido geral do P.D municipal de São Luís está pautado nos seguintes objetivos de acordo com Burnett e Ferreira (2009).

Cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana e rural; Bem estar coletivo em relação ao individual; Regularização fundiária e a urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda; Utilização racional, ampliação e distribuição de forma igualitária da infraestrutura instalada, dos serviços e equipamentos urbanos; Universalização da acessibilidade e mobilidade; preservar, conservar, proteger, recuperar e desenvolver o patrimônio sócioambiental e cultural de forma sustentável; Incentivo ao desenvolvimento do turismo sustentável, aproveitando o potencial ambiental, cultural e paisagístico; descentralização da administração pública e promover maior integração e articulação entre as esferas Municipal, Estadual e Federal; Garantia da participação popular nos processos de decisão, planejamento e gestão referentes ao território municipal; Integração das atividades urbanas e rurais em prol da sustentabilidade socioambiental do município. (BURNETT e FERREIRA, 2009, p. 10, 11).

Dessa forma, são diretrizes gerais do Plano Diretor, segundo o Capítulo I Art. 2º as seguintes definições:

FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE é a função que deve cumprir a cidade para assegurar a plena realização dos direitos de todos os cidadãos à moradia digna, aos serviços públicos de saneamento ambiental, infraestrutura, transporte, educação, saúde, cultura, esporte, lazer, trabalho, segurança, acessibilidade e mobilidade, informação, participação e decisão no processo de planejamento territorial municipal (SÃO LUIS, 2006, p. 1).

Diante dessa prerrogativa, esse instrumento legal, o Plano Diretor de São Luís, – Lei nº 4.669 de 11 de Outubro de 2006, em seu artigo primeiro, diz que ele é “instrumento normativo e orientador de política de desenvolvimento”.

No Plano Diretor de 2006, é possível verificar 174 artigos e anexos tendo a sua estrutura assim definida:

- TÍTULO I** – Das Definições, Objetivos e Diretrizes Gerais
- TÍTULO II** – Da Política Urbana
- TÍTULO III** – Da Política Rural
- TÍTULO IV** – Do Uso do Solo Urbano e Rural
- TÍTULO V** – Da Política de Mobilidade e Acessibilidade
- TÍTULO VI** – Da Política de Habitação
- TÍTULO VII** – Da Política de Conservação Integrada
- TÍTULO VIII** – Da Política do Meio Ambiente, Paisagem e Saneamento Ambiental
- TÍTULO IX** – Do Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Democráticos
- TÍTULO X** – Dos Instrumentos
- TÍTULO XI** – Das Disposições Finais e Transitórias.

Para a pesquisa, tomamos como base as diretrizes do TÍTULO I - Das Definições, Objetivos e Diretrizes Gerais, que definem no Capítulo I, Art. 1º, item XI e XII, que:

ACESSIBILIDADE é a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, dos sistemas e meios de comunicação e informação por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

DESENHO UNIVERSAL é a concepção de espaços, artefatos e produtos que visa atender, simultaneamente, às pessoas com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade (SÃO LUIS, 2006, p.2).

E principalmente o que está regulamentado no Capítulo II, Art. 45 e Art.46 do TÍTULO V, que trata da Política de Mobilidade e Acessibilidade referente a capital Maranhense:

Art. 45. As políticas públicas relativas à acessibilidade devem ser orientadas para a inclusão social e responder às demandas da população em termos de equidade, segurança, conforto e autonomia.

Art. 46. A política de acessibilidade do Município de São Luís se destina a garantir o acesso de todas as pessoas aos equipamentos, meios de transporte e de comunicação e espaços de uso público, visando assegurar os direitos fundamentais da pessoa, priorizando as pessoas portadoras de deficiência e/ou com mobilidade reduzida (SÃO LUIS, 2006, p.11).

Nos registros públicos com referência ao processo de construção do Plano Diretor, a última revisão, cuja temática tinha o foco voltado para acessibilidade, ficou definida algumas questões entre os representantes da sociedade civil e o poder público. Foram acordadas propostas como a que promovia a adaptação do transporte público, de escolas, ruas e órgãos públicos, fortalecendo a acessibilidade. Outros aspectos como a criação da Secretária para pessoas com Deficiência física, bem como a acessibilidade sob os aspectos da educação, saúde, lazer, esporte, trabalho, música foram também questões pautadas nessa audiência. (CONCEIÇÃO, 2009).

Na prática, verifica-se o inverso de tais políticas. Não há a preocupação de que o problema não está no fato da pessoa ter uma deficiência, e sim no fato de suas necessidades serem ignoradas ou não respeitadas na organização da cidade, como pode ser exemplificado na foto a seguir que destaca que no deslocamento diário do cadeirante no seu percurso pelo Bairro do Angelim o rebaixamento das guias é insuficiente. O número reduzido de rampas e o planejamento das mesmas de forma inadequada dificultam o acesso desse cidadão (Foto 31).



Foto 31: Cadeirante fazendo o trajeto diário para atividade esportiva no Angelim.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

Segundo Resende e Neri (2005), as barreiras arquitetônicas e os preconceitos sociais manifestos em práticas sociais discriminativas e na ausência de políticas igualitárias podem agravar as condições das pessoas que tem alguma deficiência. A inadequação do espaço físico tolhe o direito de ir e vir e de participação social, e reforça o entendimento arbitrário da deficiência como um problema.

O Plano Diretor de São Luís no Título V, que trata da Política da Acessibilidade e Mobilidade estabelece através do Art. 42 que para efeito da Política de Acessibilidade e Mobilidade ficam estabelecidas as seguintes definições:

I – BARREIRA é qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, à liberdade de movimento, à circulação com segurança e à possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação, classificadas em:

- a) Barreiras urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;
- b) Barreiras nas edificações: as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e nas áreas de uso comum das edificações de uso privado multifamiliar;
- c) Barreiras nos transportes: as existentes nos serviços de transportes;
- d) Barreiras nas comunicações e informações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão e o reconhecimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação. (SÃO LUIS, 2006, p.11).

Compreendemos que na perspectiva a respeito das barreiras, o olhar a respeito da configuração do espaço urbano ultrapassa as urbanísticas e vai ao encontro dos aspectos sociais que impedem o acesso de forma digna à cidade pelo cadeirante.

Dessa maneira, observamos que o Capítulo II da Acessibilidade no Plano Diretor de São Luís em seu artigo 44 define ainda que “a acessibilidade obedecerá aos princípios de adequação e adaptabilidade para pessoas portadoras de deficiência e/ou com mobilidade reduzida”.

O artigo 47 do mesmo capítulo define estratégias para a implementação de políticas de acessibilidade no município de São Luís. São elas:

- I – Uma instância administrativa vinculada à SEMTHURB, até que tenha um órgão próprio, efetuará a gestão específica para as questões relacionadas à acessibilidade;
- II – Uma comissão permanente de acessibilidade de fiscalização e deliberação formada pelo Poder Público e pela sociedade civil, de forma paritária. (SÃO LUIS, 2006, p.12).

Com relação ao Plano Diretor da capital maranhense, é importante observar aspectos referentes ao formato adotado pela gestão municipal que tem o cidadão como o principal agente interlocutor deste processo. A realidade, no entanto, é inversa, pois um dos motivos que contribui para isso é o desconhecimento da legislação pelo cidadão.

O cidadão ludovicence precisa conhecer a legislação para poder fiscalizar o que é feito na cidade. Se não há como provar que determinada função está sendo executada erroneamente, não existe forma de punir. Falta rigor à lei urbana (...). Os gestores precisam disponibilizar de forma acessível os instrumentos de gestão à sociedade, nem as secretarias afins os têm em mãos para possibilitar ao cidadão, principal responsável pela cidade fiscalizá-la. Sem cidadania não há planejamento, e conseqüentemente não há conservação. (GARCEZ e VENÂNCIO, 2008, p.17).

Percebe-se as discrepâncias entre os instrumentos normativos do Plano Diretor de São Luís e a realidade vivenciada pelos cadeirantes, visto que os elementos acima mencionados não atendem às normas estabelecidas, para assegurar o cumprimento dos princípios e parâmetros básicos desse instrumento. Nessa perspectiva, compreendemos que a efetivação da legislação urbanística, o Plano Diretor, não condiz com a realidade da capital maranhense, sendo mais uma lei no papel, ou seja, não há efetivação do direito aos decretos e leis pela pessoa com deficiência do ponto de vista da apropriação desses instrumentos.

Na perspectiva de Dallari (S/D) esses aspectos são percebidos quando os direitos são negados:

Um direito só existe realmente quando pode ser usado. Há muitos casos de direitos que constam na lei, mas que, pelos mais diversos motivos, grande número de pessoas não conhece ou não consegue por em prática. Outras vezes, as pessoas percebem que um direito seu está sendo desrespeitado e, por falta de meios de defesa, perdem o direito sem a possibilidade de reagir. Em todas essas situações, aquele que não soube ou não pôde usar o direito e que, por isso, o perdeu, sofre um prejuízo injusto. (DELLARI, S/D, p. 69).

Dessa forma, concordamos com Peixoto (2001) quando diz que a cidade na sociedade contemporânea reproduz um espaço repleto de desigualdades e injustiças sociais, no qual o acesso aos bens de consumo coletivo é diferenciado de acordo com a classe social a que pertence cada cidadão. Santos (2008) afirma que em decorrência do jogo exclusivo do mercado, o espaço vivido consagra desigualdades e injustiças e termina por ser, em sua maior parte, um espaço sem cidadãos.

Aspectos mencionados por Peixoto (2001) e Santos (2008) se assemelham aos relatos dos entrevistados em relação à forma como a sociedade os vê, ou simplesmente os ignoram na cidade em que vivem. Na fala de cada um é claro essa característica. Assim:

(...) “Na própria faculdade quando eu fui apresentar um trabalho uma das integrantes da minha equipe disse que eu não precisava falar. Outra vez foi uma professora, eu fui fazer uma prova e tirei uma nota razoável, ela disse que aquela nota não era minha e que eu havia copiado de algum lugar. Depois ela viu que havia cometido uma injustiça comigo. As pessoas me vêem como uma pessoa incapaz. Só que as pessoas têm que entender que a minha capacidade de pensar, de decidir o que é bom ou não ninguém vai tirar de mim. As pessoas fazem uma relação da pessoa com deficiência como uma pessoa incapaz e isso não é verdade. Quando saio e às vezes vou à Rua Grande ou qualquer outro lugar, eu me sinto ignorada, as pessoas falam com o meu acompanhante mais não falam comigo, como se eu não existisse. Sabe, seria muito bom se nos tratassem com respeito”. (...).

Cadeirante moradora do Centro Histórico.

Além do preconceito atitudinal vivido e vivenciado por esses sujeitos, equipamentos do mobiliário urbano dificultam o seu transitar na cidade. As imagens mostradas nas Foto 32, Foto 33 e Foto 34 descrevem situações vivenciadas cotidianamente pelos cadeirantes nos espaços da cidade investigados.



Foto 32: Centro Histórico de São Luís / barreiras urbanísticas.
Fonte: CUNHA, H. W. A. P, 2010.



Foto 33: Transporte sem elevador adaptado/barreira no transporte.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.



Foto 34: Entrada da câmara de vereadores com ausência de rampa/barreiras nas edificações.
Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2010.

As práticas propostas no Plano Diretor da capital maranhense não estão sendo cumpridas de forma integral, sendo desrespeitas a todo o momento. Sendo que nessa perspectiva diante de tantos encontros e desencontros, Santos (2007) observa que:

O cidadão se torna impotente, a começar pelas distorções da representação política. Então a quem pode um cidadão recorrer para pedir que faça valer o seu direito ao entorno, propondo um novo corpo de leis, decretos e regulamentos, ou velando pelo cumprimento da legislação já existente, porém desobedecida? (SANTOS, 2007, p.65).

É evidente a necessidade emergencial de medidas que apesar de já estarem inseridas no Plano Diretor não são cumpridas como deveriam, visto que as reivindicações das pessoas com deficiência estão direcionadas de forma eminente para: a criação de uma Coordenadoria da Pessoa com deficiência com status de Secretaria e orçamento próprio; implantação e implementação da Comissão Permanente de Acessibilidade de acordo com o Plano Diretor; divulgação permanente da campanha São Luís Acessível; adesão do município de São Luís à agenda social; reserva de 10% das vagas em prestação de serviço e 5% nas vagas dos cargos comissionados; implantação e implementação do Centro de Reabilitação da Pessoa com Deficiência.

Essas são reivindicações necessárias e pertinentes, porém o cumprimento dos anseios acima mencionados não será de fato cumprido sem a participação popular, ou seja, dos agentes sociais, sendo necessária uma permanente fiscalização do cumprimento da lei e do seu respeito pela pessoa com deficiência, utilizando-se de todos os instrumentos possíveis de articulação, incluindo representações do Ministério Público e demais instrumentos legais disponibilizados.

O Plano Diretor, portanto, assegura às pessoas com deficiência a cidadania sob o ponto de vista da acessibilidade por determinação constitucional. Essas pessoas devem ter o direito de usufruir o pleno desenvolvimento das funções urbanas do município sem restrições de mobilidade e acessibilidade do espaço e de seu mobiliário. Portanto adequar e regular a cidade é o instrumento normativo para que a cidade real aproxime-se da legal.

No Plano Diretor de São Luís estão inseridas ações de estruturação urbana que poderiam, caso tivessem de fato sido implementadas na íntegra ou de acordo com a legislação específica em vigor, facilitar a vida cotidiana dos cadeirantes de São Luís.

CONCLUSÕES



Figura 14: Símbolo internacional da acessibilidade formado por pessoas. Disponível em <<http://vidamaislivre.com.br/uploads/noticias/acessibilidade.jpg>>. Acessado em 30 out 2011.

CONCLUSÕES

Olhar para a pessoa com deficiência e enxergar apenas a deficiência é ter a deficiência de não conseguir enxergar a pessoa com todos os elementos que compõem a sua identidade (RIBAS, 2007, p. 115).

A reflexão destacada por Ribas (2007) nos faz pensar na importância que os sujeitos sociais da nossa pesquisa representam para a sociedade. Mesmo compreendendo que as práticas e posturas atitudinais em relação à pessoa com deficiência constitui-se ainda em um grande desafio na inserção desses sujeitos na sociedade contemporânea.

Dessa maneira, quando iniciamos a nossa pesquisa, em meados de 2008, resolvemos estudar aspectos referentes ao cotidiano da pessoa com deficiência física em São Luís. Nessa perspectiva escolhemos trabalhar com cadeirantes, moradores de diferentes áreas da capital maranhense.

Durante o caminhar da tese, propomo-nos investigar elementos que foram decisivos para o nosso trabalho, já que os sujeitos escolhidos e entrevistados, apesar de não se conhecerem, tinham muitas coisas em comum.

Nessa intenção, na perspectiva da pesquisa, cabia analisar e identificar quais eram as principais barreiras enfrentadas pelos cadeirantes na cidade de São Luís e no transporte coletivo, de que forma elas limitavam a mobilidade e o direito à cidade e como a capital maranhense procura equacionar os problemas da acessibilidade e mobilidade do cadeirante nas múltiplas cidades percebidas em seu espaço.

Dessa forma, caminhamos com as nossas questões norteadoras. Elas traçaram os capítulos como respostas às mesmas e se constituíram nas grandes discussões da Tese. Formataram, portanto, as reflexões e estudos realizados quanto ao direito à cidade do ponto de vista do cadeirante e de que forma é percebida essa desarticulação por esses sujeitos.

A opção pela pesquisa qualitativa, a partir da análise da história de vida de três cadeirantes nos permitiu compreender e identificar as dificuldades diárias enfrentadas pelos sujeitos sociais. Os relatos de cada um deles, a nós confiados, recebemos como referência às lutas e dificuldades da deficiência física, um desafio à

apropriação da cidade por eles e, por conseguinte, no transporte público de São Luís.

As entrevistas apresentaram riquezas de detalhes e informações em relação aos aspectos pontuados durante os relatos. Levamos em consideração e analisamos, como os sujeitos entrevistados passaram a viver depois da deficiência e as relações sociais dos entrevistados com a família, amigos, atividades de lazer, autonomia, o ir e vir e de que maneira enfrentaram e enfrentam tais desafios no cotidiano.

Por vezes fomos levados a imaginar como seria sentar em uma cadeira de rodas, transitar pelas ruas e avenidas da nossa cidade, fazer uso e depender do transporte coletivo para as inúmeras tarefas e atividades que foram pontuadas por cada um dos nossos entrevistados e que são realizadas com grande maestria independente de serem cadeirantes.

Concordamos com Ribas, (2007) quando afirma que saber onde começam os limites de uma pessoa com deficiência e até onde chegam os seus alcances é tarefa intangível.

Ao longo da pesquisa, várias foram às constatações que nos permitiram identificar elementos referentes à capital maranhense, dentre eles há multiplicidade de espaços diferenciados, o que se constitui em uma complexidade para a questão principal deste trabalho.

São Luís reproduz as desigualdades das cidades capitalistas que têm como consequência o processo de segregação e fragmentação. Dessa forma, a investigação sobre o direito à cidade, do ponto de vista do cadeirante, possibilitou categorizar e renomear os espaços da capital maranhense que ficaram definidos para o nosso trabalho em: centro histórico, conjunto habitacional, centro expandido e periferia pobre social.

As áreas do Centro Histórico, Coroadinho e Angelim, foram selecionadas para análise de forma mais detalhada, em detrimento desses espaços serem os locais de moradia dos nossos entrevistados. Apesar da fragmentação de São Luís ter sido identificada no trabalho, esse aspecto não é evidenciado pelos entrevistados, isto porque as dificuldades de mobilidade realizadas pelos sujeitos sociais são as mesmas em qualquer uma das áreas investigadas e também nos

demais espaços da cidade que pelos cadeirantes são trilhados em suas cadeiras de rodas.

É possível encontrar, nos espaços da cidade, inúmeras barreiras arquitetônicas, que dificultam a mobilidade espacial do cadeirante. Como exemplo podem ser destacadas calçadas ocupadas por vendedores ambulantes e veículos particulares, guias não rebaixadas, rampas muito inclinadas ou inexistentes, ruas cheias de buracos.

Percebemos a importância das categorias acessibilidade e mobilidade na apropriação da cidade. Percorrer o espaço urbano é fazer menção a essas duas categorias, haja vista a dimensão que representa para os sujeitos sociais da nossa pesquisa.

Vale ressaltar que a compreensão de acessibilidade e mobilidade pelo cadeirante tomou forma própria a partir da apropriação e entendimento desses conceitos pelos próprios entrevistados.

A partir da análise desses conceitos pudemos construir os trajetos que são realizados diariamente pelos cadeirantes em suas cadeiras de rodas nos bairros em que residem e no transporte público. Com a construção desses percursos compreendemos como os cadeirantes vivem, sentem e se apropriam da cidade.

Constatamos a importância que o transporte público representa para os entrevistados, não menos importante que a cidade em que os cadeirantes residem. O transporte público em São Luís para os cadeirantes funciona como elemento facilitador dos deslocamentos em percursos mais distantes. Apesar desse meio de transporte ainda se encontrar fora das metas e padrões estabelecidos para facilitar o ir e vir do cadeirante com mais autonomia.

A categoria acessibilidade pode ser compreendida pela dificuldade que os sujeitos sociais têm em relação ao transporte público. A evidência dessa problemática foi constatada pelo número de ônibus adaptados que realizam algumas linhas. Outro aspecto foi verificar que motoristas e cobradores não estão preparados para manusear o elevador mecânico, contando com a orientação e/ou ajuda dos próprios cadeirantes para executar tal ação.

Outro elemento apontado na pesquisa foi referente aos terminais da integração instalados em São Luís na década de noventa e que deveriam servir

como instrumento facilitador dos deslocamentos pela cidade de forma mais rápida. Os cinco terminais instalados em São Luís não contam com adaptações.

Os problemas estruturais são evidenciados em banheiros não adaptados, plataformas que dificultam a cadeira de rodas entrar com mais facilidade nos ônibus, filas extensas nas plataformas dificultando a prioridade de atendimento para o cadeirante.

Constatamos que com relação à legislação vigente, no Plano Diretor da capital maranhense, existem inúmeros desencontros entre a prática e o documento em questão. O mesmo destaca no capítulo V a promoção da acessibilidade.

Entretanto, após a promulgação e regulamentação do documento em 2006, a implantação de espaços urbanos adaptados na capital maranhense, inclusive nas áreas de estudo Centro Histórico, Angelim e Coroadinho não são completas ou não foram implementadas.

Concordamos com Lefebvre (2008) quando destaca que o Estado, que deveria servir ao conjunto da sociedade e nela difundir sua capacidade de organização e sua racionalidade, acaba provocando precisamente o contrário.

Quanto aos nossos pressupostos, eles foram confirmados à medida em que a pesquisa deu conta de que em vista das considerações acima pontuadas, constatamos que a promoção de uma cidade menos fragmentada é algo que chega a ser utópico na perspectiva da realidade evidenciada em São Luís.

As conquistas alcançadas pelos cadeirantes ainda são incipientes perto da magnitude dos problemas vivenciados diariamente por eles. Nesse sentido, concordamos com Lefebvre (2001) quando evidencia que em face ao direito ou pseudodireito, o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência.

Dessa forma, faz-se urgente a adoção de medidas necessárias para a elaboração de políticas públicas direcionadas a se tentar uniformizar uma cidade, em que o cadeirante possa também ter direito a ela.

Sabemos que alcançar tais possibilidades é um trabalho lento e gradual, porém se trabalhado em consonância com toda a sociedade os resultados alcançados serão mais rápidos.

O trabalho aqui apresentado não teve a pretensão de responder a todos os questionamentos que envolvem as vivências da deficiência física no ambiente da cidade. Norteiam entre as respostas dadas e as que ainda existem novas reflexões a serem investigadas, contribuindo para o entendimento da problemática apresentada, e que poderá ser complementada por meio de outras pesquisas futuras.

PERSPECTIVAS FUTURAS

Traçar perspectivas e/ou recomendações em um trabalho de tese não é uma tarefa fácil. Mas diante das prerrogativas e dificuldades vivenciadas pelos sujeitos sociais da pesquisa compreendemos que tal processo é necessário. Nessa mesma intenção, concordamos com Lefebvre (1991) quando afirma que há necessidade de se explorar tão longe no futuro, o horizonte dos horizontes. Nessa perspectiva, vemos que São Luís já vive o presente, a guisa de mudanças, em vista da proximidade dos seus quatrocentos anos.

Dessa maneira, percebemos que na capital maranhense algumas mudanças aconteçam, nas atuais circunstâncias, como:

Identificar por setores da cidade, o número de pessoas com deficiência física, associações que trabalham de forma direta com esses sujeitos podem contribuir em parceria com a Academia para a execução de tais ações. Essas informações poderão fazer parte de um banco de dados para consultas futuras.

De posse dessas informações, será possível identificar as áreas da cidade que têm um número expressivo de pessoas com deficiência física e executar por parte das gestões municipais e estaduais melhorias nesses espaços, tais como a implantação de hospitais e centros de saúde adaptados para receber cadeirantes, escolas melhor estruturadas com banheiros adaptados, maior número de rampas, melhor manutenção de calçadas.

Pensamos que dessa forma as áreas da cidade, que sofrem com problemas estruturais, poderão adequar-se para a inserção desses sujeitos.

Outro aspecto diz respeito ao transporte público. Esse meio de transporte é utilizado por um número expressivo de pessoas, dentre eles, as pessoas com deficiência física. Dessa maneira, com as informações presentes em um banco de dados será possível identificar quantos cadeirantes fazem uso desse meio de transporte, quais linhas utilizam, para quais atividades, em que dias da semana.

Com essas informações, será possível, em parceria com a Secretária Municipal de Transportes e empresários do setor, criar linhas alternativas nos terminais da integração.

O transporte poderá ser realizado em micro-ônibus adaptados nos terminais da integração para a utilização pelos sujeitos.

As ações e execução das medidas devem acontecer em parceria com os sujeitos envolvidos, os cadeirantes.

Dessa forma, pensamos que poderão equacionar problemas vivenciados por esses cidadãos. Em uma cidade, que também possam ter direito, a cidade de São Luís.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres**. 2010.190f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

ALVES, Priscila; RAIÁ JÚNIOR, Archimedes Azevedo. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana Sustentáveis**. Gestão da Mobilidade no Brasil. In: Congresso de Meio Ambiente da AVGM, 4, 2009, São Carlos. Anais. São Carlos: UFSCAR, 2009. V.5. p 1-15. Disponível em: <<http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A3-039pdf>>. Acesso em: 15 de Jan 2010.

ANDRÉS, Luís Felipe de C. Castro. **Centro Histórico de São Luís – MA: Patrimônio Mundial**. São Paulo, Audichromo Editora, 1988.

ARANHA, Maria Salete Fábio. **Paradigmas da Relação da Sociedade com as Pessoas com Deficiência**. Revista do Ministério Público do Trabalho, Ano XI, Nº21, Março 2001. P. 160-173. Disponível em: <<http://www.centrorubianschi.sp.gov.br.htm>>. Acesso em: 2 Dez. 2010.

ARAÚJO JÚNIOR, et al. **Fibrodisplasia Ossificante Progressiva: Relatos de Casos e Achados Radiográficos**. Radial Bras 2005; 38 (1): 69-73, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rb/v38n1/23370.pdf.htm>>. Acesso em: 6 Out. 2010.

Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. NBR 9050:2004 – **Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaço e Equipamentos Urbanos**. ABNT, 2004. Disponível em: <<http://portal.mj.gov.br/corde/arquivos/ABNT/NBR9050-31052004.pdf.htm>>. Acesso em: 15 Jan. 2010.

BARTOLOTTI, Cecília Camargo. **Inclusão social das pessoas com deficiência: utopia ou possibilidade**. São Paulo: Paulus, 2006.

BRAUDEL, Fernand. **Historia y Ciencias Sociales: La longa duracion**. Cuadernos americanos, 1958, ano XVII, Nº 6.

BENETI, Giselle Maria; SILVA, Dani Luce Doro da. **Síndrome de Guillain-Barré**. Semina: Ciências Biológicas e Saúde, Londrina, V.27, N 1, p. 57-69, Jan/Jun.2006. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/seminabio/article/view/3529/2856>>. Acesso em: 20 Jun. 2010.

BORRALHO, José Henrique de Paula. **São Luís: uma cidade nova com seus velhos novos problemas**. IN: As Novas Geografias dos Países de Língua Portuguesa: Paisagens, Territórios, Políticas no Brasil e em Portugal. (Org) CUNHA, Lúcio; PASSOS, Messias, Modesto dos. 1ª ed. Guarda. 2010.

BRASIL. **A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada/** Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2008
Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência.

_____, **Decreto nº 5296**, de 02 de Dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de Novembro de 2000, e 10.098 de 19 de Dezembro de 2000. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato20042006/2004/decreto/d5296.htm>> Acesso em 5 Set.2010.

_____, **Decreto nº 4665**, de 3 de abril de 2003. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/2003/decreto-4665-3-abril-2003-496239-normaatualizada-pe.pdf.htm>>. Acesso em 5 Set. 2010.

_____, **Decreto nº 10.098**, de 19 de Dezembro de 2000. Estabelece Normas Gerais e Critérios Básicos para a Promoção da Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/leis/L10098.htm>>. Acesso em 5 Set. 2010.

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

_____, **Programa Brasil Acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana Ministério das Cidades. 114 p. 2000.

_____, **Construindo a Cidade Acessível**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Caderno 2 – Construindo a Cidade Acessível, Dez 2006 – 1 ed. Brasília.

BORN, Claudia. **Gênero, Trajetória de Vida e Biografia: desafios metodológicos e resultados empíricos**. In: Sociologias, Porto Alegre, Jan/Jun 3 (5): 240-265, 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci>>. Acesso em 10 Out de 2010.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **Urbanização e Desenvolvimento Sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão**. São Luís, Ed: Uema, 2008. 228p.

_____, Carlos Frederico Lago. **Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís**. In: Terceiro Seminário – Oficina Internacional sobre Revitalização de Centros Históricos de Cidades da América Latina e do Caribe – SIRCHAL, maio de 1999. Disponível em: <<http://www.archi.fr/SIRCHAL/seminair/sem3/contrition/BURNETTcohtm>>. Acesso em 17 de Nov de 2010.

_____, Carlos Frederico Lago. **Da cidade unitária à metrópole fragmentada: crítica a constituição da São Luís Moderna**. In: LIMA, Antonia Jesuíta de (Org).

Cidades Brasileiras: Atores, Processos e Gestão Pública. Belo Horizonte: Autentica, 2007.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **Da tragédia urbana à farsa do urbanismo reformista: a fetichização dos planos diretores participativos**. Tese (Doutorado em Políticas Públicas). Universidade Federal do Maranhão. 526 f. 2009.

BURNETT, Carlos Frederico Lago; FERREIRA, Edelcy Araújo. **Rede de Avaliação e Capacitação para Implementação dos Planos Diretores Participativos – Relatório N° 20/ Município São Luís – MA. Avaliação Lei N° 4669/2006**. São Luís Junho de 2009. Disponível em: <<http://www.observatoriodasmetrolopes.net/planosdiretores/produtos/ma/MA>>. Acesso em 22 de Agosto de 2010.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

_____, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Labur edições, 2007.

_____, Ana Fani Alessandri. **“Novas” Contradições do Espaço**. In: DAMIANI, Amélia Luísa; CARLOS, Ana. F.A; SEABRA, Odete. (orgs). O espaço no fim do século: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999.

CARDOSO, Leandro. Acessibilidade Urbana e Exclusão Social: novas relações, velhos desafios. In: **SIMPOSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA. X Simpurb**. 2007. Florianópolis. Anais. Florianópolis: Ufsc, 29 de outubro a 2 de novembro de 2007.

CARVALHO, Sonia Nahas de. **Condicionantes e Possibilidades Políticas de Planejamento Urbano**. In: VITTE, Claudete de Castro Silva; KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo (Org) Qualidade de Vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

COHEN, Regina. **Estratégias para a Promoção dos Direitos da Pessoa Portadoras de Deficiência**. 1998. Disponível em: <<http://www.asdef.com.br/innova/assets/artigos/direitos013.pdf>>. Acesso em Jan de 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas**. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

COSENZA, Isabela Fernandes; RESENDE, Ana Paula Crosara de. **A cidade e as Pessoas com Deficiência: Barreiras e Caminhos**. Revista Sociedade e Natureza, Uberlândia, 18 (35): 23-34, dez.2006.

COSTA, Edlucy Costa e, **Morfologia Urbana e Desenho Social: um estudo comparativo dos bairros do Coroadinho e Cidade Olímpica em São Luís-MA**.

2009. 170f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

CONCEIÇÃO, Suely Gonçalves da. **Estudo de Caso sobre a Revisão do Plano Diretor de São Luís-Maranhão**. Rede de Avaliação e Capacitação para Implantação dos Planos Diretores Participativos. São Luís, 2009. Disponível em: <<http://www.observatoriodasmetropoles.net/planosdiretores/estudodecasomaranhao.pdf>>. Acesso em 17 Mar. 2009.

CHAHINI, Thelma Helena Costa. **Os desafios do acesso e da permanência de pessoas com necessidades especiais nas instituições de educação superior de São Luís**. 2005. 201f. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade Federal do Maranhão, São Luís.

CREA-MA. Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Maranhão. **Relatório de vistoria técnica: acessibilidade aos serviços de transportes coletivos terrestres**. São Luís, 2010.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Direitos Humanos e Cidadania**. 5ª Ed. São Paulo: Moderna, S/D.

DINIZ, Juarez Soares. **As condições e contradições no espaço urbano de São Luís (MA): traços periféricos**. Ciências Humanas em Revista. São Luís. V.5, Nº 1, Julho, 2007.

ESPIRITO SANTO, José Marcelo do (Org). **São Luís: uma leitura da cidade**. Prefeitura de São Luís/Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís: Instituto da Cidade, 2006.

FEATHERSTONE, Mike. **O flâneur, a cidade e a vida política virtual**. In: ARANTES, A.C. (org) O espaço da diferença. Campinas: São Paulo; Papyrus. 2000, p. 104-115

FEIJÓ, Alessandro Rahbani Aragão. **O direito constitucional da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**. Normas Constitucionais de Acesso e Efetivação da Cidadania à luz da Constituição Federal de 1988. Brasília: Ministério da Justiça, Secretaria de Estado dos Direitos Humanos, 2006.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Olhar Periférico: informação, linguagem, percepção ambiental**. São Paulo: EDUSP, 2000.

FERRAZ, José Carlos de Figereido. **URBS Nostra**. São Paulo: Edusp, 1991.

FERRAZ, Antônio Clovis Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte Público Urbano**, São Carlos: Rima, 2004.

FERREIRA, Antônio José de Araújo. **São Luís do Maranhão: em que cidade vivemos, que cidade queremos no quarto centenário?** Ciências Humanas em Revista, v.7, n.2, São Luís, 2009, 15p.

_____, Antônio José de Araújo. **Uma Interpretação Geográfica para São Luís.** Revista Geousp, São Paulo, nº 7, p. 51-58. 2000.

FERREIRA, Denise Labrea. **Sistema de informação geográfica e planejamento de transporte coletivo urbano: estudo de caso do sistema integrado de Uberlândia.** 2000.181 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

GARCÊZ, Giovana Freire; VENÂNCIO, Marluce Vall de Carvalho. **Conservação Integrada: um estudo sobre a participação popular no planejamento e na Gestão urbana de São Luís.** 2008. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminário%208%20pdfs/083pdf>>. Acesso em 30 de Julho de 2010.

GAULEJAC, Vincent de. **La société malade de La gestion: idéologie gestionnaire, pouvoir managérial e harcèlement social.** Paris: Seuil. 2005

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GONÇALVES, Daniela Santos. **“Moro em edifício histórico, e agora?” Avaliação Pós-Ocupação de Habitações Multifamiliares no Centro Histórico de São Luís-MA.** 2006. 161 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. **O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, Grande São Paulo.** 2005. 371f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Rio Claro. 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atlas do Estado do Maranhão.** Rio de Janeiro, 2000.

_____, Município de São Luís: Informações Básicas. IBGE, 2002.

_____, Município de São Luís: Informações Básicas. IBGE, 2010.

JESTER, Thomas; PARK, Sharon. **Making Historic Properties Accessible.** Technical Preservation Services (TPS) Division, National Park Service, AIA, 1993. Disponível em: <<http://www.nps.gov/history/hpp/brief32.htm>>. Acesso em: 15 de Julho de 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. Ed: Centauro, São Paulo, 2001.

_____, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte, Ed: UFMG, 2008.

LOBODA, Carlos Roberto. **Práticas Socioespaciais e Espaços Públicos em Guarapuava-PR**. 2008. 338f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACIEL JÚNIOR, João da Silva. **A política de cotas no trabalho como ação afirmativa para a pessoa com deficiência em São Luís**. 2008. 219f. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) Universidade Federal do Maranhão, São Luís.

MARANHÃO, MINISTÉRIO PÚBLICO. 11ª Promotoria de Justiça Especializada na Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência. **Relatório de Atividades 2010**. São Luís, MA, 2011. 243p.

_____, DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRANSITO DO MARANHÃO-DETRAN. São Luís, 2010. Disponível em: <<http://www.detran.ma.gov.br/estatistica>>. Acesso em Agosto de 2010.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O Desafio do Conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 8ª ed. São Paulo: HUCITEC; 2004.

NERI, Marcelo. **Retratos da Deficiência no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV/IBRE, CPS, 2003. 250p.

NOGUEIRA, Maria Luísa Magalhaes. **Mobilidade Psicossocial: a história de Nil na cidade vivida**. 2004. 146 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. Disponível em: <<http://www.fafich.ufmg.br/labtrab/tese1/dissertacaomal>> Acesso em 20 de Fevereiro de 2011.

OTHERO, Marília Bense. **Atenção a Saúde da Pessoa com Deficiência: Necessidades sob a Perspectiva dos Sujeitos**. 2010. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. Programa de Medicina Preventiva. 2010, 331 p.

PAIVA, Ellayne Kelly Gama de. **Acessibilidade e Preservação em Sítios Históricos: o caso de São Luís do Maranhão**. 2009. 177 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, Brasília.

PEIXOTO, Valéria Maria Ribeiro. Transporte coletivo urbano e qualidade de vida em Goiania. p.133-173. IN: **O espaço no fim do século: a nova raridade**. (org) Amélia

Luise Damiani; Ana Fani Alessandri Carlos; Odete Carvalho de Lima Seabre. 2ª Ed – São Paulo: Contexto, 2001.

PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos Urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. 326f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

_____, Silvia Regina. **Mobilidade espacial e acessibilidade à cidade**. Revista Okara: Geografia em debate, V.I, N 1, 152 p. 2007, João Pessoa, PB. Disponível em: <<http://www.geociencias.ufpb.br>>. Acesso em: 15 Agosto 2011.

PORTO, Iris Maria Ribeiro. A cidade de São Luís no olhar da criança: uma representação pelo desenho. In: **Abordagens Geográficas da Multiplicidade dos Espaços Maranhenses** (Org.) CASTRO, Claudio Eduardo de; PORTO, Iris Maria Ribeiro, São Luís, Editora Uema, 2010, 264p.

POSTAL, Jairo. **Cadeirantes em ação: uma abordagem semiótica da inclusão social do deficiente motor nas narrativas ficcionais** (S/D). Disponível em: <http://www.mackenzie.com.br/fileadmin/Pos_Graduacao/Doutorado/Letras/Cadernos/Volume8/4.pdf>. Acesso em: 30 Jun.2010.

RAIA, Azevedo Archimedes. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e Sigs**. 1997, 200f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil). Universidade de São Paulo, São Carlos.

RESENDE, Ana Paula Crossara de. **Todos na cidade: o direito e a acessibilidade das pessoas com deficiência em Uberlândia**. 2003, 200f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

_____, Ana Paula Crossara de. **Todos na cidade: o direito a acessibilidade das pessoas com deficiência física em Uberlândia**: EDUFU, 2004.

RESENDE, Marineia Crossara de; NERI, Anita Liberalesso. **Atitudes de adultos com deficiência física frente ao idoso, à velhice pessoal e a pessoa com deficiência física**. Estudos de psicologia, Campinas, v.22, nº 2, p. 123-132, 2005.

RIBAS, João. **Preconceito contra as pessoas com deficiência: as relações que travamos com o mundo**. São Paulo, Cortez, 2007.

RODRIGUES, Zulimar Márita. Sistema de indicadores e desigualdade socioambiental intraurbana de São Luís-MA. 2010, 209f. Tese (Doutorado) Universidade de São Paulo, USP, São Paulo.

SANTANA, Raimunda Nonata do Nascimento. **Metamorfoses Cidaninas: constituição do urbano, disputas territoriais e segregação sócio-espacial em**

São Luís/Maranhão/Brasil. 2003, 200f. Tese (Doutorado em Serviço Social) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

_____, Raimunda Nonata do Nascimento. **Urbanidade e Segregação: usos do território, modos segregados de moradia e imagens urbanas em São Luís, cidade patrimônio cultural da humanidade.** In: LIMA, Antônia Jesuíta (org) Cidades Brasileiras: atores, processos e gestão pública, Belo Horizonte, Autentica, 2007.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 5ª Ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2008.

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

SÃO LUÍS, Prefeitura Municipal de São Luís. Secretaria Municipal de Urbanismo. Lei Complementar Nº 4.669 de 11 de outubro de 2006. **Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de São Luís, Estado do Maranhão.** São Luís, 2006.

_____, Prefeitura Municipal de São Luís. **Lei municipal Nº 4.672, 25 de outubro de 2006. Altera dispositivo da Lei Nº 3.954/2001 e da outras providencias.** Disponível em: <<http://www.leismunicipais.com.br>>. Acesso em 30 jun 2010.

_____, Secretaria Municipal de Turismo. **Indicadores de desempenho do setor turístico de São Luís, 2008-2009: uma contribuição aos investidores.** São Luís, 2009. Disponível em <<http://www.saoluis.ma.gov.br/setur/>>. Acesso em 30 jun. 2010.

_____, Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT). **Projeto Acessibilidade no transporte coletivo de São Luís.** São Luís, 2009.

_____, Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT). **Planejamento Estratégico Planos de Metas – 2009/2012.** São Luís, 2009.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão: construindo uma sociedade para todos.** Rio de Janeiro, 7ª ed. Editora WVA, 2006. Rio de Janeiro.

_____, Romeu Kazumi. **Quantas pessoas têm deficiência?** Disponível em: <<http://www.educaçãoonline.pro.br/quantas-pessoas-tem-deficiencia.html>>. Acesso em: 4 Nov. 2009.

SERPA, Angelo (org). **Cidade popular: trama de relações sócio-espaciais.** Salvador: EDUFBA, 2007.

SILVA, Geórgia Patrícia da; SILVA, Edileuza Lopes Sette. **A Utilização do Patrimônio como Cenário para o Consumo e a Fruição Turística.** CUARDENO DE VIVIENDA Y URBANISMO. VOL 3, Nº5, 2010. Disponível em: <<http://viviendayurbanismo.javeriana.edu.co/pdfs/5-CVU-5.pdf>>. Acesso em: 8 de Abril de 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas Metrôpoles Brasileiras**. 2ª Ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2005.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Novos conteúdos nas periferias urbanas nas cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil**. In: Investigaciones Geograficas, Distrito Federal, México, Nº 54, 2004, Universidad Nacional Autónoma de Mexico.

TEIXEIRA, Márcio Aleandro Correia. **Violência e Segurança Pública: uma análise das relações entre polícia e sociedade no Coroadinho**. São Luís, 2007. 85 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais. Universidade Federal do Maranhão, São Luís.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **A cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo, PRÓLIVROS, 1996.

_____, Eduardo Alcântara. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3ªed. São Paulo: Annablume, 2000.

_____, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo, SP: Nobel, 1988.

WAGNER, Luciene Carniel. et.al. **Acessibilidade de pessoas com deficiência: o olhar de uma comunidade na periferia de Porto Alegre**. Ciência em Movimento, Ano XII, nº 23, 2011. Disponível em: <<https://www.metodista.br/revistas/revistas-ipa/index.php/RS/.../58>>. Acesso em: 10 de Julho de 2011.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Roteiro de entrevista com cadeirantes

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM CADEIRANTES

Data: ___ / ___ / ___

Nome: _____ Data de Nascimento: _____

Sexo: _____ Naturalidade: _____

Tipo de deficiência: _____ Se adquirida com que idade: _____

Nível de escolaridade: _____ Situação

Funcional: _____

Estado Civil: _____ Número de filhos: _____

Participação na vida econômica da família: _____ Renda

Familiar: _____

Local de Residência: _____

Transporte que utiliza: _____

VIDA ESCOLAR, FAMILIAR E AFETIVA

1. Como era a família em que você nasceu (número de irmãos, idade dos pais, aonde passou a infância, brincadeiras, amigos, escola)
2. Onde você passou a infância e como se relacionava com os amigos?
3. Na adolescência como se relacionava com os amigos, namoros, escola?
4. Como a deficiência interfere nos seus projetos pessoais e afetivos?
5. A discriminação e o preconceito estão presentes no seu cotidiano? De que maneira você percebe isso?
6. Quais são as suas atividades de lazer e com quem as divide?

PARTICIPAÇÃO POLÍTICA

1. Você participa de algum grupo de defesa dos direitos da pessoa com deficiência?
2. O que você acha das entidades de defesa ou de apoio às pessoas com deficiência?

CIDADE

1. No seu olhar, o que de emergencial poderia ser feito, no espaço urbano de São Luís para atender o cadeirante?
2. São Luís é acessível aos cadeirantes?
3. São Luís tem adotado medidas necessárias para a adequação das barreiras físicas, facilitando a vida do cadeirante?
4. Considerando a condição de usuário de cadeira de rodas e a questão estrutural, encontrou/tem encontrado dificuldade para locomover-se em São Luís? Em que espaços?
5. Que local da cidade você nunca visitou?Porque? (O que precisa fazer ou executar fora de casa)dificuldades ou facilidades para realizar atividades

TRANSPORTE COLETIVO

1. Qual a distância do ponto de ônibus mais próximo ate a sua casa?
2. Quanto tempo você costuma esperar no ponto de parada até que seu ônibus passe?
3. Quais os principais problemas que você tem encontrado nos ônibus que você utiliza?
4. O que você acha do sistema de transporte atual em são Luís

**APÊNDICE B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido como disposto na
Resolução CNS 196/96**



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CURSO DE DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO COMO DISPOSTO NA
RESOLUÇÃO CNS 196/96**

**TESE: LUGAR DE CADEIRANTE É EM CASA? MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE
NO TRANSPORTE COLETIVO E O ESPAÇO DA DIFERENÇA EM SÃO LUÍS**

Sou aluna do Doutorado em Geografia da Universidade Estadual Paulista em Presidente Prudente –SP e Professora da Universidade Estadual do Maranhão do curso de Geografia. Este é um convite para que você participe de uma pesquisa que será realizada e apresentada ao final do doutoramento, na forma de uma Tese. O objetivo do estudo é investigar como o cadeirante vive em São Luís. A pesquisa será realizada através de entrevistas e registros fotográficos.

Será garantido o sigilo absoluto sobre a identidade dos participantes na pesquisa. Informo ainda, que os resultados finais da pesquisa serão apresentados primeiramente aos participantes e posteriormente poderão ser divulgados em apresentações em congressos e/ou em trabalhos escritos. Na divulgação dos resultados os participantes não serão identificados por seus nomes, e sim por seus locais de moradia.

Gostaria de ressaltar que caso qualquer participante se sinta desconfortável ou incomodado, por qualquer motivo, ele poderá interromper a sua participação na pesquisa a qualquer momento. O benefício que esse trabalho poderá trazer para os participantes não é direto e imediato, mas os resultados

alcançados poderão contribuir para esclarecer os resultados alcançados, promover mudanças, e poderão vir a ser úteis às pessoas que no seu dia a dia lidam com questões relativas à mobilidade e acessibilidade.

Gostaria de contar com sua participação e coloco-me à sua disposição para maiores esclarecimentos sobre a pesquisa. Caso você concorde em participar, assine o termo de consentimento abaixo.

Pesquisador Orientador:

Profº Drº Raul Borgues Guimarães

Endereço: Rua Roberto Simons, 305, Presidente Prudente – São Paulo, CEP:
19060-900

Pesquisador (co-orientadora): Profª Dra. Íris Maria Ribeiro Porto
Universidade Estadual do Maranhão – UEMA, Depto. História e Geografia,
Endereço: Cidade Universitária Paulo VI – Caixa Postal 09 – São Luís/MA

Aluna Doutoranda: Hermeneilce Wasti Aires Pereira Cunha
Universidade Estadual do Maranhão – UEMA, Depto. História e Geografia,
Endereço: Cidade Universitária Paulo VI – Caixa Postal 09 – São Luís/MA

CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Declaro que li as informações apresentadas acima, que estou esclarecido (a) sobre o conteúdo da pesquisa que será realizada, seus riscos e benefícios. Declaro ainda que, por minha livre vontade, autorizo a minha participação na pesquisa, cooperando com a coleta e dados para análise.

São Luís, _____ de _____ de 2011

Assinatura do Responsável Legal

APÊNDICE C - Terminal da Integração da Praia Grande



Figura 15: Terminal de Integração Praia Grande – Centro.
 Fonte: CUNHA, W.H.A.P, 2010.

APÊNDICE D - Terminal da Integração do Jardim São Cristóvão



Figura 16: Terminal de Integração Jardim São Cristóvão
 Fonte: CUNHA, W.H.A.P, 2010

APÊNDICE E - Terminal de Integração do Distrito Industrial



Figura 17: Terminal de Integração Distrito Industrial
Fonte: CUNHA, W.H.A.P, 2010.

APÊNDICE F - Terminal da Integração Cohab/Cohatrac



Figura 18: Terminal de Integração Cohab / Cohatrac
Fonte: CUNHA, W.H.A.P, 2010.

APÊNDICE G - Terminal de Integração Cohama/Vinhais



Figura 19: Terminal de Integração Cohama/Vinhais
 Fonte: CUNHA, W.H.A.P., 2010.

APÊNDICE H – Paradas de ônibus utilizadas pelos cadeirantes



Parada de ônibus sem adaptação utilizada pela cadeirante do Centro Histórico em frente a Faculdade onde estuda.



Parada de ônibus sem adaptação utilizada pelo cadeirante do Angelim.



Parada de ônibus sem adaptação na área periférica da cidade, utilizada pela cadeirante do Coroadinho.

Quadro 10: Paradas de ônibus utilizadas pelos cadeirantes
Fonte: CUNHA, W.H.A.P, 2010

ANEXOS

ANEXO – A: Lei Nº 4.672 de 25 de outubro de 2006.**PREFEITURA DE SÃO LUÍS**
SECRETARIA MUNICIPAL DE GOVERNO**LEI N.º 4.672****DE 25 DE OUTUBRO DE 2006.****ALTERA DISPOSITIVO DA LEI Nº
3.954/2001, E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.****O PREFEITO DE SÃO LUÍS, Capital do Estado do Maranhão.**

Faço saber a todos os seus habitantes que a Câmara Municipal de São Luís decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica determinado que 15% dos ônibus de São Luís, sejam adaptados para pessoas portadoras de deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 2º - O elevador mecânico terá por finalidade facilitar o acesso dos beneficiários desta Lei, com maior rapidez, comodidade e segurança ao interior do ônibus.

Art. 3º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todos quantos o conhecimento e execução da presente Lei pertencerem que a cumpram e a façam cumprir, tão inteiramente como nela se contém. A Secretaria Municipal de Governo a faça imprimir, publicar e correr.

**PALÁCIO DE LA RAVARDIÈRE, EM SÃO LUÍS, EM 25 DE
OUTUBRO DE 2006, 185º DE INDEPENDÊNCIA E 118º DA REPÚBLICA.**

TADEU PALÁCIO
PREFEITO

DOM (Diário): 209
DATA DE PUBLICAÇÃO: 01.11. 06

ANEXO – B: Lei Municipal nº 3.478, de 27 de março de 1996.**Lei 3478/96 | Lei nº 3478 de 27 de Março de 1996 de São Luís.*****VEDA A INSTALAÇÃO OU CONSTRUÇÃO DE OBSTÁCULO EM CALÇADAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.***

A PREFEITA DE SÃO LUÍS, Capital do Estado do Maranhão. Faço saber a todos os seus habitantes que a Câmara Municipal de São Luís decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica proibida a construção e colocação de obstáculos em calçadas, no perímetro urbano de São Luís.

Art. 2º - O Poder Executivo, através do órgão competente, fará a retirada de obstáculos colocados em calçadas, os quais possam dificultar o trânsito de pedestres e o acesso de pessoas portadoras de deficiência

Art. 3º - O Poder Executivo deverá baixar normas regulamentando esta Lei, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação, definindo disposições complementares para sua plena execução, precedida de ampla divulgação.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todos quantos o conhecimento e execução da presente Lei pertencerem que a cumpram e a façam cumprir, tão inteiramente como nela se contém, A Secretária Municipal de Governo e faça imprimir, publicar e correr.

PALÁCIO DE LA RAVARDIÈRE, EM SÃO LUÍS, 27 DE MARÇO DE 1996, 175º DA INDEPENDÊNCIA E 108º DA REPÚBLICA.

CONCEIÇÃO ANDRADE

Prefeita Municipal

ANEXO – C: Lei Municipal nº 3.354, de 15 de agosto de 1994.**Lei 3354/94 | Lei nº 3354 de 15 de agosto de 1994 de São Luis*****INSTITUI A OBRIGATORIEDADE DE ADEQUAÇÃO DOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS E EQUIPAMENTOS URBANOS DE SÃO LUÍS, ÀS NECESSIDADES DE LOCOMOÇÃO DOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA FÍSICA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS***

A PREFEITA DE SÃO LUÍS, Capital do Estado do Maranhão. Faço saber a todos os seus habitantes que a Câmara Municipal de São Luís decreta e eu sanciono a seguinte Lei.

Art. 1º - Torna-se obrigatório nos edifícios públicos de São Luís e naqueles em que funcionar qualquer repartição pública ou equipamento urbano comunitário, a adequação de suas condições às necessidades de acesso e saída de pessoas portadoras de deficiência física.

Art. 2º - Os órgãos do Poder Público responsáveis pela utilização de edifícios públicos ou de equipamentos urbanos, titulares ou não de domínio do imóvel ao seu serviço, terão o prazo de 05 (cinco) anos, a contar da presente Lei, para irem adequando o seu uso às condições de que trata o artigo anterior.

Art. 3º - A partir da edição da presente Lei, nenhum projeto de construção, reforma ou ampliação de edifício público ou de equipamento urbano poderá ser aprovado pelos órgãos da Prefeitura de São Luís, sem que sejam atendidas as condições de acesso e saída para pessoas portadoras de deficiência física.

Art. 4º - O Poder Executivo Municipal, no prazo de 60 (sessenta) dias, expedirá Decreto regulamentando e estabelecendo condições para o cumprimento dos dispositivos da presente Lei, de modo a garantir que a adequação dos edifícios públicos e equipamentos urbanos às necessidades de locomoção de portadores de deficiência física vá se verificando à medida que for transcorrendo o prazo de 05 (cinco) anos a que se refere o artigo 2º desta Lei.

Art. 5º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todos quantos o conhecimento e execução da presente Lei pertencerem que a cumpram e a façam cumprir, tão inteiramente como nela se contém. O Gabinete da Prefeita a faça imprimir, publicar e correr.

PALÁCIO DE LA RAVARDIÈRE, EM SÃO LUIS, 15 DE AGOSTO DE 1994, 173º DA INDEPENDÊNCIA E 106º DA REPÚBLICA.

CONCEIÇÃO ANDRADE

Prefeita