

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS NA CIDADE DE SALVADOR.

Silvia Camargo Fernandes Miranda

Ice Marília Dantas Pinto de Freitas

Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana - MEAU

Universidade Federal da Bahia - UFBA

RESUMO

Esta pesquisa está sendo desenvolvida pelo Mestrado de Engenharia Ambiental Urbana da Universidade Federal da Bahia (MEAU/UFBA) e apoiada pela Secretaria Municipal de Transporte e Infra-Estrutura (SETIN) e pelo Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador (SETPS), objetivando conhecer o padrão de viagem da pessoa com deficiência que utiliza o sistema de transporte coletivo por ônibus (STCO) em Salvador, avaliando a qualidade do sistema segundo a percepção dessas pessoas no que se refere aos indicadores de acessibilidade, e a partir daí contribuir com propostas para a melhoria da eficiência da gestão local.

ABSTRACT

This research is being developed by the Master's degree study of Urban Environmental Engineering of the Federal University of Bahia (MEAU / UFBA) and is supported by the Municipal General office of Transport and Infrastructure (SETIN) and by the Union of Companies of Transport of Passengers from Salvador (SETPS), studying the standards of the handicap user's trip who use the public transportation system for buses (STCO) in Salvador, evaluating the quality of the system according to the people's perception regarding accessibility indicators, and then contributing a proposal for the improvement by the local administration.

1. INTRODUÇÃO

A pessoa com deficiência, como todo ser humano, tem habilidades que podem e devem ser aproveitadas, portanto qualificar a sociedade e o seu espaço para recebê-la é uma tarefa impulsionada pela certeza de que é possível descobrir novos talentos entre essas pessoas. Ao adequar a cidade para uma melhor locomoção das pessoas com deficiência, promove-se qualidade de vida para toda a sociedade em geral.

Neste estudo é utilizado o termo “pessoa com deficiência“, e não “pessoa portadora de deficiência”, termo que foi adotado na Constituição Federal e em todas as leis e políticas pertinentes ao campo das pessoas com deficiência, entretanto criticado, pois, “portar uma deficiência” passou a ser um valor agregado à pessoa, e a deficiência passou a ser um detalhe da pessoa. Entretanto Sasaki (2002) alerta, “pessoa com deficiência” passa a ser o termo preferido por um número cada vez maior de adeptos, boa parte dos quais é constituída por pessoas com deficiência.

Acessibilidade é outro termo que está aqui associado a uma visão mais abrangente, complementando a mobilidade. Está vinculado à necessidade de se chegar ao destino desejado. Este enfoque mais amplo requer a análise da conexão entre a oferta do sistema de circulação (vias e veículos) e a estrutura urbana, como elementos interdependentes. Portanto, este conjunto complexo de determinantes faz da acessibilidade um conceito muito mais real, do que o da mobilidade simples, e o único capaz de capturar o padrão de deslocamentos – e da reprodução social – de forma conveniente (Vasconcellos, 1998). Finalmente, esta visão abrangente permite a análise da acessibilidade como um “output” essencial dos sistemas de transporte, vital para a análise de políticas de transporte e trânsito (Reichman, 1983 apud,

Vasconcellos 1998, p. 32). Neste sentido, o uso da palavra “mobilidade” pode até ser recuperado, desde que no contexto amplo apontado acima.

Em 2006, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB) desenvolveu o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável ao lançar o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, objetivando estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a cumprirem um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de forma socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Essa nova abordagem tem como centro das atenções o deslocamento das pessoas e não dos veículos, privilegiando as que possuem restrição de mobilidade.

O Decreto Federal nº 5.296 (BRASIL, 2004), estabelece normas gerais, critérios básicos e prazos para promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e dá outras providências, regulamentando a Lei nº 10.048 (BRASIL, 2000a) e a Lei nº 10.098 (BRASIL, 2000b), dando enfoque na mobilidade urbana, na construção dos espaços e edifícios de uso público e na legislação urbanística.

O acesso das pessoas com deficiência aos sistemas de transporte urbano é associado somente à adaptação dos veículos, tendo como símbolo o acesso do usuário de cadeiras de rodas, por meio de elevadores, mas essa visão impediu uma abordagem mais adequada do problema, desconsiderando os outros tipos de deficiências existentes e suas necessidades específicas. A acessibilidade não se resume simplesmente na possibilidade de se entrar em determinado local ou veículo, mas também na capacidade de se deslocar pela cidade através da utilização dos vários modos de transporte existentes, organizados em uma rede de serviços e, por todos os espaços públicos, de maneira independente.

Este trabalho tem como objetivos principais conhecer as características sócio-econômicas e as necessidades de transporte das pessoas com deficiência que utilizam Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO) e, a partir daí avaliar a acessibilidade e a qualidade deste sistema, segundo a percepção dessas pessoas para então propor alternativas para a melhoria da eficiência da gestão local. Para isso adotou-se como população pesquisada os usuários da Unidade de Gratuidade do Portador de Deficiência da Secretaria Municipal dos Transportes e Infra-Estrutura (UGPD-SETIN) considerados oficialmente, “pessoa com deficiência” de acordo com o previsto no capítulo II do Decreto Federal nº 5.296 (BRASIL, 2004). Esta deficiência deve ser atestada por médico perito e com carência econômica comprovada, cujo critério é renda familiar inferior a três salários mínimos, conforme previsto na Lei Municipal nº 7.201 (PMS, 2007) que disciplina o acesso das pessoas com deficiência no STCO de Salvador com direito a gratuidade.

2. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE POR ÔNIBUS (STCO)

Em Salvador, a SETIN (Secretaria de Transporte e Infraestrutura) é o órgão da Prefeitura responsável pelo serviço de transporte por ônibus, e tem por finalidade formular e executar a política de transporte e trânsito urbano, bem como administrar e fiscalizar a exploração do serviço de transporte coletivo por ônibus e outros modos de transporte público. Ela é responsável pela Superintendência de Trânsito e Transportes de Salvador (TRANSALVADOR) que atualmente engloba as antigas Superintendência de Transporte

Público (STP) e Superintendência de Engenharia de Tráfego (SET), que eram até o ano de 2008, responsáveis pelo gerenciamento e pela circulação do STCO.

O STCO de Salvador é composto por 480 linhas de ônibus operadas por 19 empresas, com uma frota de 2.557 veículos que transportam em média 1,5 milhões de passageiros por dia útil. Da frota existente, 346 ônibus são adaptados para as pessoas com deficiência os quais circulam em 152 linhas conforme informações da TRANSALVADOR (2009). As linhas de ônibus desse subsistema são classificadas da seguinte maneira:

- Convencionais, que ligam os bairros ao centro (sem integração);
- Seletivas, que unem as estações de transbordo às áreas centrais;
- Subsistema Local Integrado de Transporte (SLIT), que captam a demanda nos bairros levando-a aos terminais;
- Horários especiais, que atendem a demandas em horários pré-fixados;
- Noturnas ou pernoitão que operam a noite em itinerários específicos.

3. METODOLOGIA

A metodologia utilizada para atender os objetivos deste estudo resultou na realização de entrevistas com os usuários da UGPD-SETIN, pessoas com deficiência, através da elaboração de questionário, execução, tabulação e análise dos dados.

Os questionários aplicados na pesquisa de campo se concentraram na coleta de informações tais como: identificação da pessoa com deficiência e do tipo da sua deficiência; local de moradia; necessidade deste em andar acompanhado ou não; sua relação com tratamento médico, com o trabalho, com a educação, com o esporte e com o lazer; sua relação com a família, com círculos de amizade e com a sociedade em geral; sua relação com a cidade; e sua relação com a utilização de transportes e com os trabalhadores do setor. Apresentando 25 questões sobre as características sócio-econômicas e o tipo de deficiência; 36 questões sobre as características das viagens dentre as quais 4 sobre a micro acessibilidade; 8 questões sobre a percepção da qualidade do transporte coletivo por ônibus utilizado; e 7 questões sobre a forma de sociabilidade das pessoas com deficiência cujo objetivo era analisar de que forma estas pessoas se relacionam com a cidade. O período de aplicação dos questionários foi de 8 (oito) meses (março a outubro de 2008).

Segundo BARBETTA (1988, p.23) “nas pesquisas científicas devem ser coletados dados que possam fornecer informações capazes de responder as indagações”. Este autor afirma que em grandes populações torna-se necessário a determinação de uma amostra que seja capaz de garantir a sua representatividade estatística. Desta forma, neste estudo utilizou-se uma amostra de 2.500 questionários, referente a um nível de confiabilidade de 98%. Lembrando que foi considerada uma população de 393.533 pessoas com deficiência, valor encontrado a partir do cálculo de 14,5% da população de Salvador, que é de 2.714.018 pessoas, que conforme citado anteriormente, representa uma informação do último censo (IBGE, 2000).

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Visando desenvolver um diagnóstico das condições de mobilidade/acessibilidade dos usuários do STCO de Salvador que se enquadram na condição de pessoas com deficiência e com direito à gratuidade ao transporte público agrupamos as informações da seguinte forma:

Grupo 1 – Informações sócio-econômicas:

Tabela 1: Gênero das pessoas com deficiência

Gênero	
Feminino	51,30%
Masculino	48,70%

Tabela 2: Cor da pele das pessoas com deficiência

Cor da pele	
Branca	11,27%
Amarela	3,12%
Indígena	1,65%
Parda	53,62%
Preta	30,34%

Tabela 3: Renda familiar das pessoas com deficiência

Renda familiar	
Não possui renda	54,70%
1 a 3 salários mínimos	44,93%
4 a 5 salários mínimos	0,28%
Maior de 5 salários mínimos	0,09%

Tabela 4: Convívio Familiar

A pessoa com deficiência mora com quem?	
Convive com laços consanguíneos	76,56%
Convive com laços conjugais e tem filhos	11,36%
Vive só	6,45%
Convive com laços conjugais	4,03%
Convive com pessoas sem laços consanguíneos/conjugais	1,60%

Tabela 5: Escolaridade das pessoas com deficiência

Escolaridade	
Analfabeto	34,19%
Alfabetizado	8,49%
Ensino fundamental incompleto	28,82%
Ensino fundamental	5,00%
Ensino médio incompleto	4,86%
Ensino médio	17,26%
Curso técnico	0,32%
Superior	0,92%
Pós-graduado	0,14%

Com base nessas informações pode-se observar o seguinte cenário:

- Não existe uma diferença significativa entre os usuários em relação ao gênero, ao contrário do que se observa em relação à informação sobre a cor da pele o que ratifica os dados oficiais do IBGE, no que se refere à predominância de pardos e negros na cidade de Salvador (83,96%);
- Em relação à renda as informações mostram que a quase totalidade das pessoas com deficiência que foram entrevistadas (99,63%) atendem ao critério de carência econômica (renda familiar até três salários mínimos) e moram com a família de origem (76,56%);
- Como era de se esperar diante das dificuldades enfrentadas por esse grupo social tanto no que se refere à condição social quanto à inexistência de políticas públicas eficientes, o

nível de escolaridade é baixo, pois 81,36% dessa população não conseguem completar o ensino médio.

Grupo 2 – Informações sobre a deficiência:

Tabela 6: Tipo de deficiência

Tipo de deficiência	
Física	46,09%
Mental	30,10%
Auditiva	6,76%
Visual	6,25%
Múltipla	10,80%

Tabela 7: Causa da deficiência

Como a pessoa adquiriu a deficiência?	
Congênita	46,76%
Acidente de trânsito	5,89%
Pós-cirúrgico	1,38%
Enfermidades	28,78%
Desconhecido	3,36%
Outros acidentes	14,02%

Tabela 8: Idade da manifestação da deficiência

Idade da manifestação da deficiência	
0 a 18 anos	75,34%
19 a 30 anos	8,98%
31 a 45 anos	9,44%
46 a 50 anos	3,16%
51 a 60 anos	2,61%
A partir dos 61 anos	0,46%

Através das informações acima pode-se observar que:

- A maioria das pessoas entrevistadas apresenta deficiência física (46,09%), porém existem também parcelas significativas desta população que apresenta outros tipos de deficiência: mental (30,10%) e múltipla (10,80%), e isto pode ter relativa importância na definição das melhorias do STCO que normalmente não leva em consideração esses outros tipos de deficiência;
- A maior parte das pessoas manifestou deficiência ainda bem jovem, de 0 a 18 anos de idade (75,34%), adquirida no nascimento (46,76%) ou por enfermidades (28,78%), mas existe uma parcela significativa (5,89%) que adquiriu a deficiência em decorrência dos acidentes de trânsito.

Grupo 3 – Informações sobre o padrão de deslocamento:

Tabela 9: Modo de transporte da pessoa com deficiência

Modo de transporte	
A pé	2,11%
Transporte público	96,74%
Bicicleta	0,09%
Motocicleta	0,18%
Trem	0,09%
Automóvel	0,78%

Tabela 10: Tipo de Dificuldade de Locomoção

Locomoção	
Não apresenta dificuldade de locomoção	25,77%
Cadeira de rodas	3,30%
Auxílio de outra pessoa	55,01%
Muleta	11,76%
Bengala	3,02%
Carregado	1,14%

Tabela 11: Motivo das Viagens da pessoa com deficiência

Para onde vai de transporte público?	
Trabalho	4,35%
Educação	7,75%
Tratamento	39,32%
Trabalho/tratamento	1,01%
Tratamento/educação	13,38%
Trabalho/educação	0,50%
Trabalho/tratamento/educação	0,14%
Nenhuma das anteriores	33,55%

Segundo o resultado da pesquisa:

- O transporte público por ônibus é o meio mais utilizado para o deslocamento das pessoas com deficiência (96,74%);
- Observando a tabela 10 verifica-se claramente a necessidade de minimização das barreiras arquitetônicas, pois um número expressivo de pessoas com deficiência possui mobilidade comprometida (74,23%);
- Pouquíssimos freqüentam escola, e é menor ainda a quantidade de pessoas que utilizam o transporte público para o trabalho, logo se percebe que as pessoas com deficiência não apresentam convívio social atraente e quase não circulam pela cidade, a não ser para realização de tratamento médico.
- Conforme pode ser observado na tabela 11, uma parcela representativa da população entrevistada (33,55%) não escolheu nenhuma das alternativas apresentadas, demonstrando que possivelmente estas pessoas não costumam sair de casa diariamente, supondo-se que tenham apenas convívio familiar.

O gráfico 1 apresenta a relação entre o motivo das viagens da pessoa com deficiência e o tipo de deficiência, demonstrando que o principal motivo de viagem das pessoas com deficiência é para tratamento de saúde.

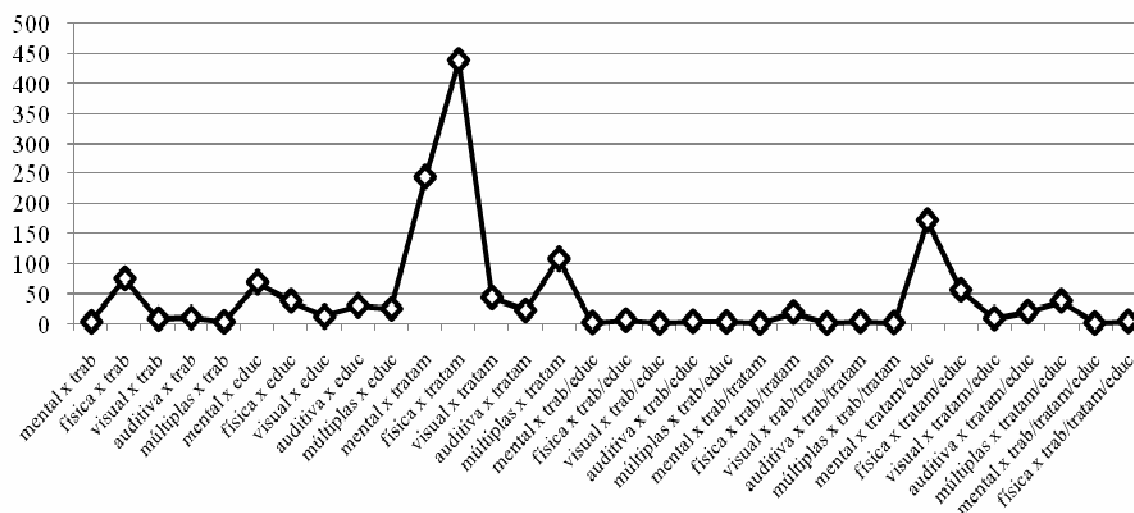


Gráfico 1: Tipo de deficiência x Motivo das viagens da pessoa com deficiência

A Figura 1 apresenta o mapa da cidade de Salvador, mostrando a ocupação da população com baixa renda (até três salários mínimos), e a localização das instituições públicas mais utilizadas pelas pessoas com deficiência para tratamentos médicos, as quais atraem o maior número de viagens dessas pessoas em Salvador (as pessoas com deficiência utilizam 53,85% das viagens para tratamento médico). Conforme pode ser observado nesta figura estas instituições estão localizadas em bairros de maior poder aquisitivo (Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE), localizada na Rua Rio Grande do Sul, no bairro da Pituba; Associação de Pais e Amigos dos Deficientes Auditivos (APADA), localizada na Rua Ilhéus, no bairro do Rio Vermelho; Associação Baiana de Recuperação do Excepcional Guanabara (ABRE), localizada na Rua Frederico Costa, no bairro de Brotas; Instituto Baiano de Reabilitação (IBR), localizado na Av. Oceânica, no bairro da Ondina; Instituto Pestalozzi (IP), localizado na Av. Ademar de Barros, no bairro da Ondina; Instituto de Organização Neurológica da Bahia (ION), localizado na Rua Prof. Sabino Silva, no bairro da Ondina; e Instituto dos Cegos da Bahia (ICB), localizado na Rua São José de Baixo, no bairro do Barbalho) o que ratifica as dificuldades enfrentadas por estas pessoas de se apropriarem das funções sociais da cidade.

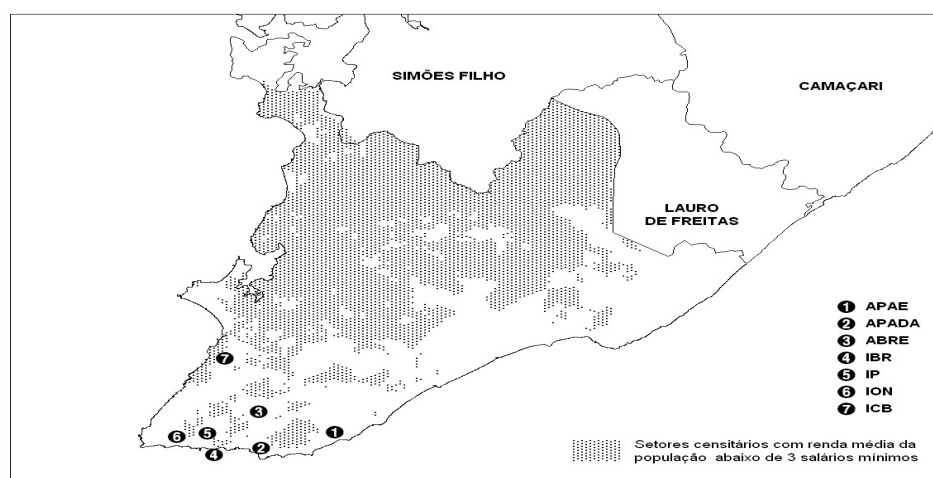


Figura 1: Fonte - IBGE Censo Demográfico 2000.

Dentre os 206 bairros citados por esta população, 5 (Pernambués, Brotas, Tancredo Neves, Paripe e Plataforma) abrigam 15% das pessoas com deficiência. Observa-se que com exceção de Brotas, os outros são bairros localizados na periferia da cidade de Salvador, onde o serviço de transporte público por ônibus é precário.

A implantação gradativa de acessibilidade no sistema de transporte coletivo deve seguir em paralelo com a manutenção da qualidade dos serviços ofertados para os usuários. Essa avaliação pode ser realizada a partir dos critérios listados abaixo:

- 1) Acessibilidade – distância percorrida para iniciar e finalizar a viagem por transporte público e à comodidade experimentada nesses percursos;
- 2) Frequência de atendimento – intervalo de tempo da passagem dos veículos de transporte público;
- 3) Tempo de viagem – tempo gasto no interior dos veículos;
- 4) Lotação – quantidade de passageiros no interior dos coletivos;
- 5) Confiabilidade – grau de certeza dos usuários de que o veículo de transporte público vai passar na origem e chegar ao destino no horário previsto;
- 6) Segurança – compreende os acidentes envolvendo os veículos de transporte público e os atos de violência (agressões, roubos, etc.) no interior dos veículos e nos locais de parada (pontos, estações e terminais);
- 7) Características dos veículos – a tecnologia e o estado de conservação dos veículos de transporte;
- 8) Características dos locais de parada – sinalização adequada e existência de cobertura e bancos para sentar;
- 9) Sistema de informações – disponibilidade de folhetos com os horários e os itinerários das linhas, existência de informações sobre as linhas e os horários (intervalos, no caso das linhas de maior frequência) nos locais de parada, informações sobre a rede de linhas no interior dos veículos, fornecimento de informações verbais por parte de motoristas e cobradores, posto para fornecimento de informações e recebimento de reclamações e sugestões (pessoalmente e por telefone);
- 10) Transbordabilidade – facilidade de deslocamento dos usuários entre dois locais da cidade, a qual é caracterizada pela porcentagem de viagens em transporte público urbano que não necessita de transbordo e pelas características dos transbordos realizados;
- 11) Comportamento dos operadores – conduzir o veículo com habilidade e cuidado, tratar os passageiros com respeito, esperar que os usuários completem as operações de embarque e desembarque antes de fechar as portas, responder a perguntas dos usuários com cortesia, não falar palavras inconvenientes, etc.;
- 12) Estados das vias – qualidade da superfície de rolamento, a fim de evitar as frequentes reduções e aumentos da velocidade devido à presença de buracos, lombadas e valetas, os solavancos provocados por esses elementos e a existência de poeira ou lama no caso das vias não pavimentadas (Ferraz, 2001).

Um dos principais objetivos desta pesquisa é avaliar a qualidade do STCO da cidade segundo a percepção das pessoas com deficiência. Vale ressaltar que quando o assunto é a circulação dessas pessoas, as condições básicas de qualidade e segurança devem ser rigorosamente respeitadas. Desta forma, o questionário também coletou informações sobre a qualidade do STCO a partir dos indicadores apresentados na tabela a seguir.

Grupo 4 – Indicadores de Qualidade:

Tabela 12: Indicadores de qualidade do STCO

		100 a 200m	300 a 400m	Acima de 500m
		BOM	REGULAR	RUIM
Acessibilidade	Distância a pé percorrida para chegar ao ponto de ônibus, no início e no final da viagem.	55,52%	30,23%	14,25%
Acessibilidade	Conservação do acesso ao ponto de ônibus, no início e no final da viagem.	29,70%	29,51%	40,79%
Frequência de atendimento	Tempo esperado pelo ônibus no ponto	13,69%	26,01%	60,30%
Tempo de viagem	Relação entre o tempo de viagem por ônibus e por automóvel	9,73%	17,28%	60,99%
Confiabilidade	Pontualidade do ônibus	21,72%	31,85%	46,43%
Segurança	Segurança no ônibus contra acidentes e proteção do usuário contra assaltos	11,76%	18,54%	69,70%
Características dos veículos	Conservação e limpeza do ônibus	30,23%	43,75%	26,02%
Características dos locais de parada / Sistema de informação	Sinalização, cobertura, bancos conservação e limpeza do ponto de ônibus.	18,87%	26,85%	54,28%
Comportamento dos operadores	Habilidade e conhecimento do motorista e do cobrador no tratamento dispensado à pessoa com deficiência	40,99%	41,13%	17,88%
Comportamento dos operadores	Usuário respeitado ao utilizar a gratuidade para acessar o ônibus	62,45%	17,84%	19,71%
		Não precisa viajar sentado	SIM	NÃO
Lotação	Encontra lugar para sentar no ônibus	3,14%	34,35%	62,51%

As pessoas com deficiência avaliaram negativamente a maior parte dos indicadores, com exceção dos itens que notificam as características dos veículos (BOM: 30,23% e REGULAR: 43,75%) e comportamento dos operadores (BOM: 40,99% e REGULAR: 62,45%), prevendo necessidade de muitas melhorias no STCO, que caso fossem satisfeitas atingiriam não somente as pessoas com deficiência, mas a todos que utilizam o ônibus.

Lotação e Segurança no ônibus contra acidentes e proteção do usuário contra assaltos foram os indicadores que receberam as piores avaliações. No gráfico 2 constata-se que as pessoas com maiores dificuldade de locomoção (pessoas que necessitam auxílio de outras pessoas) avaliaram de forma mais negativa o indicador lotação pois se queixam de não encontrarem lugar para sentar no ônibus.

O gráfico 3 indica que a segurança nos ônibus é avaliada de forma mais negativa por pessoas que apresentam deficiências física e mental.

Para um maior aprofundamento dessas avaliações será realizada uma segunda etapa de pesquisa, de caráter qualitativo, baseada nas técnicas de grupos focais (por tipo de deficiência).

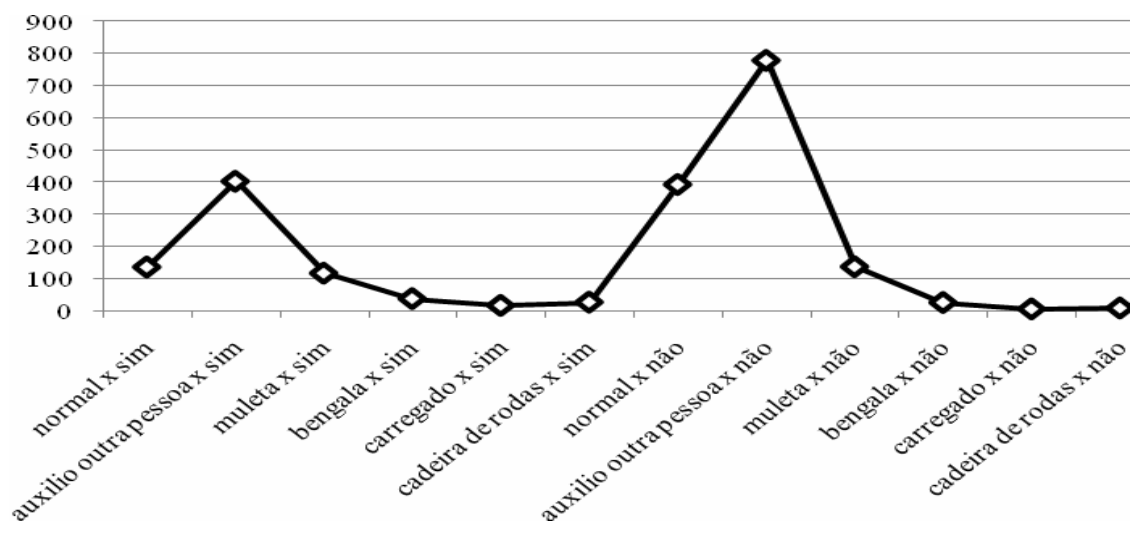


Gráfico 2: Locomoção x Encontra lugar para sentar no ônibus

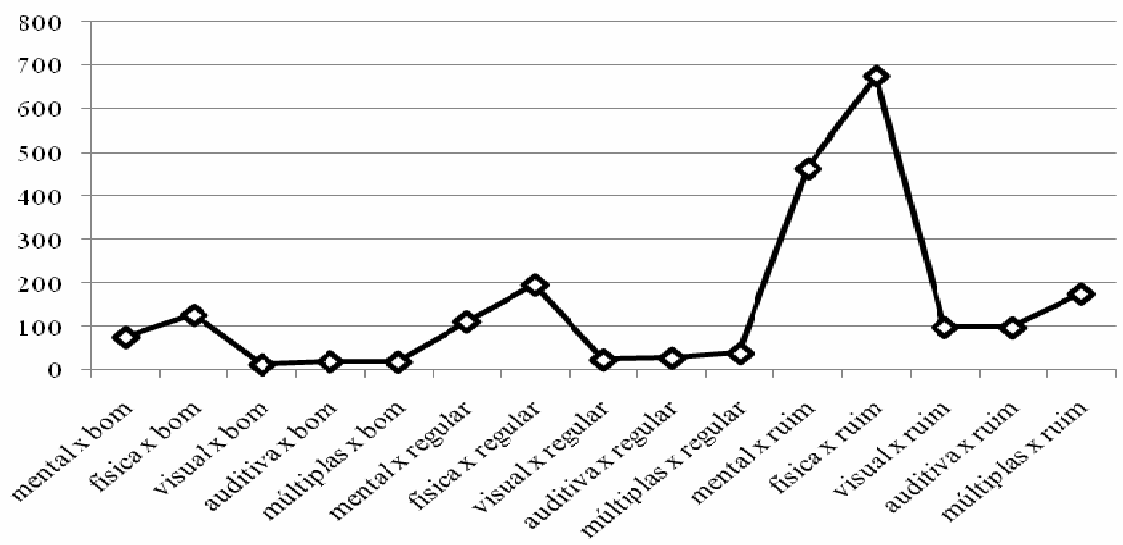


Gráfico 3: Tipo de deficiência x Segurança no ônibus

5. CONCLUSÕES

Circular, é uma das quatro funções básicas da cidade, a necessidade de circular aliada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas, são ações consideradas necessárias na sociedade. Adicionalmente, a circulação está ligada aos fatores individuais de mobilidade e acessibilidade, esta por um lado tem relação com as condições físicas pessoais dos viajantes e por outro com a sua capacidade de pagamento dos custos incorridos. A circulação depende ainda da disponibilidade de tempo por parte das pessoas e da inter-relação adequada com os horários de funcionamento das atividades nos destinos, bem como da oferta de meios de transporte. O uso do sistema de circulação só pode ser feito se todas essas condições forem satisfeitas. Ressaltando Vasconcellos (1998) para que as pessoas se desloquem é preciso haver uma infra-estrutura física na cidade que permita a circulação a pé ou por meio de veículos, esta infra-estrutura é formada pelas calçadas, pelas pistas e por equipamentos como os terminais de integração de transporte público.

As pessoas com deficiência, normalmente, encontram-se segregadas nas cidades, em segundo plano, pois suas necessidades não são consideradas a ponto de exercer reformas e adaptações dos espaços urbanos, tornando-os acessíveis a todos. Desta forma essas pessoas não se sentem motivadas a enfrentar as barreiras físicas e sociais existentes. Cabe a sociedade equiparar as oportunidades para que todas as pessoas sejam incluídas à vida social.

Salvador, nos últimos anos, vem apresentando elevadas taxas de crescimento populacional, associadas à forma desordenada de ocupação espacial. O impacto do aumento das taxas de crescimento populacional também gerou um aumento das necessidades de deslocamentos da população e, conseqüentemente fortes pressões existentes sobre o transporte coletivo, composto praticamente pelo modo ônibus, originando um sistema de transporte público insatisfatório quanto à qualidade.

O Decreto Federal nº 5.296/2004 no capítulo V, seção II – Da Acessibilidade no Transporte Coletivo Rodoviário – no artigo 38, exige que “no prazo de até vinte e quatro meses a contar da data de edição das normas técnicas referidas no inciso primeiro, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário para utilização no País serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida”(BRASIL, 2004), entretanto tomando como base as informações existentes demonstram que a quantidade de veículos adaptados que compõe o STCO de Salvador estão muito aquém da real necessidade dessas pessoas, com uma frota de apenas 13,53% da frota da cidade (346 ônibus adaptados para uma frota de 2.557 veículos) demonstrando que o atendimento dispensado à pessoa com deficiência ainda não é priorizado.

Contribuir para a conscientização da necessidade de adequar a cidade de Salvador para construir um sistema de transporte que venha a beneficiar a circulação das pessoas com deficiência; preparar sociedade, empresas, sindicatos e órgãos gestores de vias públicas, transporte e trânsito, para a melhoria do atendimento oferecido a estas pessoas, são etapas primordiais a serem alcançadas. Acreditando numa visão mais justa e igualitária, prevê-se a adequação do sistema de transporte coletivo por ônibus, capacitação de funcionários do setor de transporte, minimização de barreiras arquitetônicas, realização de cursos e seminários, estímulo à organização social, para garantir como meta do transporte a inclusão social das

pessoas com deficiência, lhes oferecendo o direito de circular na cidade, promovendo acesso à saúde, lazer, estudo e trabalho.

Agradecimentos

A pesquisa foi realizada graças ao apoio da Secretaria Municipal de Transporte e Infra-Estrutura (SETIN) e do Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador (SETPS).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barbetta, P. A. (1988). *Estatística Aplicada às Ciências Sociais*. Editora da UFSC, Santa Catarina.
- BRASIL (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF.
- BRASIL (2004). *Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004*. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF.
- BRASIL (2000a). *Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000*. Diário Oficial da República Federativa do Brasil Brasília, DF.
- BRASIL (2000b). *Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000*. Diário Oficial da República Federativa do Brasil Brasília, DF.
- Ferraz, A. C. P. e Torres, I. G. E. (2001). *Transporte Público Urbano*. RIMA, São Carlos.
- IBGE (2000). *Censo Demográfico 2000*. Brasília, DF.
- PMS (2007). *Lei nº 7.201 de 16 de janeiro de 2007*. Diário Oficial do Município de Salvador, BA.
- Sasaki, R. K. (2002). *Inclusão: Construindo uma sociedade para todos* (4º ed.). WVA, Rio de Janeiro.
- TRANSALVADOR: Banco de Dados. Disponível em: <<http://www.stp.transalvador.ba.gov.br>>. Acesso em: 15 jul. 2009.
- Vasconcellos, E. A. de (1998). *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. FAPESP, São Paulo.
- Xavier, J. C.; Boareto, R. et al. (2004). *Cadernos do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível* Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB, Ministério das Cidades. Brasília, DF.