



MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NA PERCEÇÃO DE ATORES DA SOCIEDADE DENTRO DE UMA ASSOCIAÇÃO, JOÃO PESSOA - PB

Rafaela Santos Dias Gouveia* - Universidade Estadual da Paraíba, Departamento de Biologia
(email:rafashekinah@hotmail.com);

Adriene Amarantes Barbosa – Universidade Estadual da Paraíba, Departamento de Biologia
(email:adrieneamarantes@hotmail.com) Vancarder Brito Sousa – Universidade Estadual da Paraíba, Departamento de Biologia (email:vancarder@hotmail.com)

INTRODUÇÃO

A estruturação urbana nas cidades capitalistas interfere diretamente no cotidiano dos cidadãos, tendo em vista que há uma necessidade de locomoção constantemente para realização de suas funções e atividades, e adquirirem bens e serviços, os quais estão dispersos nesse espaço e são demandados para a reprodução da vida (PEREIRA, 2007). O trânsito de uma cidade seja territorialmente grande ou pequena depende do número de habitantes e automóveis que trafegam por todas as zonas de acesso da cidade, as quais ligam os usuários aos produtos e serviços que àquela sociedade dispõem. A mobilidade urbana é justamente o ato dos indivíduos sociais se moverem pelo território abrangido por tal cidade, e quão rápido e fácil é essa movimentação, é um aspecto intrínseco do ser humano, estando ligada à suas sensações, percepções, história pessoal e ao contexto sociocultural (DINIZ *et al.*, 2007). A acessibilidade diz respeito a todos os indivíduos, sem exclusão alguma, se locomoverem a curtas, média ou longas distâncias pelos bairros da cidade e é aconselhável que o bem estar seja fruto disto. Segundo NBR 9050 na edição de 2004 acessibilidade é “A possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos”. Ainda estendendo a conceituação, o termo acessibilidade pode ser definido como a possibilidade e condição de utilização, com segurança e independência, dos espaços mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por qualquer pessoa portadora de necessidades especiais e com mobilidade reduzida (OLIVEIRA, 2010). Segundo a Legislação Brasileira existem três grupos de barreiras que impedem a mobilidade das pessoas que apresentam deficiência física ou reduzida, tais como, as barreiras físicas (são as barreiras arquitetônicas e urbanísticas), as barreiras sistêmicas (referente ao não apoio necessário para comodidade do portador de necessidade especial), e as barreiras atitudinais (preconceitos e estereótipos). Além destas existem as barreiras nas comunicações (bloqueio ou impossibilidade de expressão) (OLIVEIRA, 2010). O obstáculo maior está voltado para a inexistência de uma consciência dos cidadãos sobre esse problema e sobre como superar essa barreira sócio-cultural. Reforçando esse aspecto PRADO (2001) afirma que a maioria dos ambientes construídos apresenta barreiras visíveis e invisíveis. As barreiras visíveis são todos os impedimentos concretos, isto é, a falta de acessibilidade dos espaços; as invisíveis encontram-se na forma preconceituosa como as pessoas com deficiência são vistas pela sociedade na maior parte das vezes, representadas pelas suas deficiências, e não pelas suas potencialidades. Segundo o IBGE 2000 o Estado com o maior índice de ocorrência é a Paraíba, com 18,74% de sua população apresentando alguma deficiência. Na capital, João Pessoa, dos 600 mil habitantes 88.789 apresentam alguma deficiência, o que corresponde a 14,85% da população. No ano de 2012, o prefeito da cidade de João Pessoa mediu a incorporação de 22 novos ônibus eficientes, todos detentores de motorização eletrônica, que também causa menos poluição ao meio ambiente, as frotas passaram a contar com um total de 201 ônibus acessíveis (equipados com elevadores), possibilitando melhores oportunidades de deslocamento para todo o público usuário de coletivos e, especialmente, para os portadores de necessidades especiais, Semob (Secretaria Municipal

de Mobilidade Urbana), 2012. (MACÊDO, 2012). Nesse mesmo âmbito o diretor das empresas Transnacional e Reunidas, Alberto Pereira afirma: “As empresas tem feito a sua parte com a renovação anual em torno de 15% dos ônibus e com o treinamento constante dos operadores do sistema (MACÊDO, 2012). Algumas alterações foram observadas nos ônibus mais recentes inclusos na frota de João Pessoa, a exemplo da porta que é bem mais larga e mede 1,10m, ao invés dos tradicionais 0,90cm dos ônibus convencionais, da cadeira especial, mais larga, destinada a gestantes e obesos, além dos corrimões para deficientes visuais, que têm sinal de parada (P) com escrita em Braille (MACÊDO, 2012). Nesse aspecto, João Pessoa abriga aproximadamente 45% de ônibus acessíveis. A Lei de Trânsito exige que apenas 3% da frota de João Pessoa possuam adaptações para pessoas portadoras de necessidades especiais ou mobilidade reduzida (OLIVEIRA, 2010; SEMOB, 2012; URBS, S/D; LEAL, 2010 apud MACHADO & BRITO, 2012). No que diz respeito à legislação que garante o direito de ir e vir dos cidadãos, sem distinção, existe em diferentes níveis: em forma de leis, decretos e/ou portarias. Inclusive em relação à produção anatômicas de transportes, especialmente os coletivos. O presente trabalho parte e move-se por cima dos desafios de acessibilidade e mobilidade, especialmente em João Pessoa, nas diretrizes de instrumentos e cidadania, pois de qualquer forma a estruturação urbana reflete na vida social de cada indivíduo (PEREIRA, 2007). Além de soluções quanto à mobilidade e acessibilidade no trânsito pessoense serem negligenciadas, seja pelos atores sociais (falta de consciência) e inexistência de políticas públicas eficientes e aplicadas à questão. A somação de instrumentos e cidadania é fundamental para acessibilidade (ALONSO, 200X), pois não se basta ter instrumentos acessíveis numa dada cidade, é necessário que as pessoas sociais sejam também acessíveis, minimizando os preconceitos e estereótipos.

OBJETIVOS

O objetivo geral deste trabalho é entender a percepção do trânsito quanto à mobilidade e acessibilidade em João Pessoa. Além das ramificações deste, com levantamento de dados quanto aos dilemas de acessibilidade e mobilidade na cidade, busca de informação quanto o respeito entre atores móveis e entendimento da relação de sustentabilidade e trânsito na percepção dos usuários. Objetivos específicos -Levantar dados quanto aos dilemas de acessibilidade e mobilidade em João Pessoa; -Identificar as práticas de cidadania (se existir) entre as pessoas (sem exclusão); -Desmembrar aspectos sustentáveis das opiniões dos habitantes;

MATERIAL E MÉTODOS

Área de estudo A Associação de Deficientes e Familiares – ASDEF fundada em outubro de 2003 é uma entidade de caráter associativo e sem fins lucrativos, que defende os interesses das pessoas com deficiência. Desde o início direciona as ações prioritariamente para a orientação e assistência jurídica às pessoas com deficiência (ASDEF, 2011). Na sua trajetória, a ASDEF teve atuação de destaque na criação do Conselho Estadual da Pessoa com Deficiência, onde teve assento na primeira composição e compôs a comissão que elaborou seu Regimento Interno. A ASDEF tem como objetivo estratégico tentar mudar a mentalidade da sociedade e da administração pública que impede ou dificulta o desenvolvimento e a inserção das pessoas com deficiência na vida econômica, cultural, esportiva e social. Para tanto promove-se o combate a discriminação e luta pelos direitos dos cidadãos com mobilidade reduzida devido a alguma deficiência (ASDEF, 2011). A ASDEF atua como um elo forte entre as pessoas e idéias comprometidas com a transformação da sociedade. Buscando oportunidades para os portadores de alguma deficiência, tais oportunidades referem-se à educação, saúde, trabalho, acessibilidade, cultura, lazer, acesso à justiça. Acentua-se que há necessidade de políticas públicas que promovam a inclusão na sociedade, superando a postura quase sempre indiferente e omissa do poder público e dos agentes econômicos (ASDEF, 2011). A ASDEF não se agrega com o poder público e com o setor privado, visando preservar sua autonomia para defender os direitos das pessoas com deficiência. A ASDEF não aceita nenhuma contribuição que possa comprometer sua liberdade de ação (ASDEF, 2011). Sua renda é garantida pelos contratos com algumas empresas, que concede emprego (respeitando a cota de 10%) à deficientes, as quais recebem multas decorrente do não cumprimento das normas exigidas por lei. Métodos aplicados O trabalho foi realizado entre os meses de outubro e dezembro de 2012, na Associação de Deficientes e Familiares, tendo aplicações de questionários especulativos com perguntas

subjetivas e objetivas, envolvendo 15 pessoas filiadas à associação. Foram registradas algumas entrevistas com pessoas na área de estudo, dentre elas portadores de necessidades especiais e profissionais da área.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Descrição da área de entorno Foram feitas vistorias em campo para o levantamento das reais condições da área de entorno da Associação de Deficientes e Familiares. Por meio das observações foi possível identificar disparates vivenciais em relação às necessidades de mobilidade dos associados da Asdef e pessoas transitantes. As ruas perpendiculares (R: Maria Caetano F. de Lima e adjacência da BR 230-rua sem nome) bem como as paralelas (av. Eptácio Pessoa e José Florentino Júnior), são asfaltadas, algo que aumenta muito a mobilidade pelo meio urbano, contudo, a própria rua da Asdef não é asfaltada, sendo apenas calçada. Em contrapartida, foi possível notar a ausência de rampas nestas ruas, (exceto na Eptácio Pessoa), onde havia apenas passagens para garagens. Poucos foram os semáforos e faixas de pedestres observados no entorno, ao não ser nas extremidades das ruas perpendiculares e na Eptácio Pessoa. Sendo ausente na outra paralela (por trás da rua da associação) e na rua da Asdef. Foi observada na rua da associação ainda, uma lombada muito sinuosa e incompatível com a mobilidade de cadeirantes. A mobilidade é algo inerente para as atividades humanas, muitas das quais devem causar bem-estar. Depoimentos Foram realizadas algumas gravações de conversação em campo, onde foi possível registrar quatro depoimentos de atores móveis, englobando três portadoras de deficiência motora e uma profissional (psicóloga) da Asdef. Ainda foi possível registrar em anotações um depoimento informativo referente à conversa com a assistente social da associação. As conversas de pesquisas partiram do questionamento: como você se coloca frente à acessibilidade e mobilidade em João Pessoa? Todos os relatos levantaram aspectos negativos da acessibilidade, das faltas de diretrizes para ultrapassar as barreiras físicas, atitudinais ou sistêmicas (preconceitos, faltas de políticas públicas ou falhas sistêmicas reproduzidas em alguns ambientes privados), da falta de respeito à pessoa no espaço público ou privado. A exclusão social-espacial foi ressaltada nos depoimentos de duas das portadoras de deficiência física (cadeirante), ao passo que a terceira deficiente motora, não cadeirante, apresentou satisfação em andar de ônibus, seu principal meio de transporte, fato que pode ser explicado tendo em vista que o impacto sócio-espacial sobre está é menor, já que sua mobilidade é menos reduzida. Esta com 42 anos de idade afirma que gosta do seu meio de transporte, é conhecida e respeitada, além de reconhecer os ônibus de João Pessoa como um dos melhores do Nordeste, porém acrescenta casos observados de impaciência de motorista com pessoas de necessidade especiais. As duas cadeirantes com idades de 31 e 38 anos, citam eventos como: ônibus lotados e nenhum cadeirante na área reservada, mau manuseio de equipamentos de acessibilidade dos ônibus, a falta de rampas, a extensa espera pelo coletivo (sem ter certeza que irá chegar ao seu destino pretendido), e frequência com a qual os veículos apresentam defeitos mecânicos. Quanto ao manuseio errôneo, pode-se observar controvérsias, pois o diretor das empresas Transnacional e Reunidas, Alberto Pereira afirma: “As empresas tem feito a sua parte com a renovação anual em torno de 15% dos ônibus e com o treinamento constante dos operadores do sistema (MACÊDO, 2012). É de extrema importância se praticar esses treinamentos e suas aprendizagens. A psicóloga de 28 anos acrescenta: “Alguns órgãos, algumas empresas não estão adaptados a essas pessoas com deficiência. Percebemos que ainda há muito a se fazer. E nosso papel quanto associação é também, alertar as empresas pra que elas possam verificar as possibilidades de mudanças, pra serem adaptadas (uma barra no banheiro, uma vaga no estacionamento, uma rampa de acesso pra um cadeirante), isto é, que seja viável a mobilidade dessas pessoas que são deficientes físicas”. O conhecimento sobre o sistema de funcionamento da Asdef foi mediado pela Assistente Social da associação a qual ressalta os objetivos, as conquistas, as perspectivas, os avanços, as ideologias da associação. Questionários aplicados Tendo como base os dados coletados, das 15 pessoas que responderam os questionários 9 foram do gênero feminino. Essas pessoas foram questionadas quanto à qualidade do trânsito pessoense, tendo 13 pessoas (86,66%) considerado abaixo de regular e apenas 13,34% ou 2 pessoas o considerou acima (Gráfico 1), para responderem tal questionamento os participantes tiveram uma escala de 0 a 5 (péssimo a ótimo). Gráfico 1- Percepção do trânsito pessoense. As insatisfações no trânsito observadas estão mais ligadas à falta de respeito entre os atores móveis (7 pessoas), sendo também relacionada, hiperlotação de coletivos e má sinalização, congestionamentos, e a falta de consciência sustentável (5 pessoas) (respostas incoerente). Quanto à questão de definição de sustentabilidade 46,66% respondeu coerentemente, a mesma porcentagem foi para respostas incoerentes e apenas 1 pessoa não concedeu resposta nesse sentido. Esse resultado vai contra a questão da

insatisfação no trânsito, pois 5 pessoas respondem que era a falta de sustentabilidade no trânsito, porém 3 delas responderam incoerentemente a definição de sustentabilidade. Quanto ao nível de sustentabilidade no trânsito de João Pessoa 60% responderam pouco ou nada sustentável, 20% acham razoavelmente normal e restante 20% não responderam a essa pergunta. Dos participantes 47% conhecem o Rodízio Municipal, e desses todos percorreram sobre a implantação em João Pessoa coerentemente. Dos participantes da pesquisa 86,66% andam de ônibus e apenas 6,67% andam de carro e de motocicletas (Gráfico 2). Neste âmbito em 2003 o ministério das cidades, considerando mobilidade urbana no Brasil mostra o percentual de pessoas que utilizam diversos meios de transportes, sendo 35% andam a pé, 32% de transportes coletivos, 28% de automóveis, 3% usam bicicleta para se locomoverem e apenas 2% se transportam de moto (VALERI, 2007), de um modo geral os dados do presente trabalho acompanha esta proporção quantitativa. Gráfico 2 – Principais meios de transportes utilizados. As vantagens considerando o meio de transporte se voltaram para seguranças, economia e mobilidade coletiva, abordando o principal meio de transporte, o ônibus. As desvantagens se voltaram para super-lotação, tempo gasto nas viagens e na espera e desrespeitos entre os atores sociais (e. g. incongruências quanto aos assentos preferenciais e manuseio do equipamento de ônibus acessíveis além da imprudência de motoristas.- o termo “freixadas bruscas” foi utilizado). Nesse contexto, devido ao intenso crescimento urbano no Brasil a partir da década de 1950, muitas cidades – e regiões metropolitanas (RMs) – passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade. (IPEA, 2011). Fato que também está associado ao baixo número de ônibus acessíveis fisicamente, sistemicamente e socialmente. Sendo assim, o acesso ao sistema de transporte coletivo é um fator essencial à inclusão dos cidadãos à sociedade. As pessoas portadoras de necessidades especiais se encontram impedidas de mobilidade, pois existem no dia-a-dia, barreiras que na grande maioria das vezes às impedem de cumprir e usufruir o exercício de cidadania. Ao serem questionadas se já haviam presenciado ato de respeito ou desrespeito, 33,33% responderam que presenciaram ato de desrespeito, 40% que presenciaram ato de respeito entre atores sociais e 26, 67% preferiram não expor ou não lembravam. Esses números expressam pequena esperança de uma melhoria no convívio social no espaço urbano. Dentre as descrições pôde-se observar para os que relataram ato de desrespeito – utilização de vocábulos indevidos; businas excessivas; discussões; motoristas não darem devida atenção à idosos e deficientes.- e para os que relataram ato de respeito – dar a preferência; e condução de outra pessoa com mobilidade reduzida. Quando questionados quanto aos principais desafios da acessibilidade em João Pessoa 66,67% responderam que as barreiras físicas representavam maior desafio para a mobilidade e acessibilidade. Enquanto que 13,33% consideraram as barreiras atitudinais (preconceitos) e apenas 6,67% declarou ser as barreiras sistêmicas as mais difíceis de lidar (Gráfico 3). Gráfico 3 – Principais desafios para acessibilidade (barreiras). Segundo BARBOSA (2003) os problemas relacionados à mobilidade das pessoas nos centros urbanos afetam diretamente a qualidade de vida da população e, segundo o IPEA (2011) também o desempenho econômico das atividades urbanas. Além de piorar as desigualdades sócioespaciais e abalarem as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano, o que demanda, por parte dos governantes, a adoção de políticas públicas com o objetivo maior de se construir uma mobilidade urbana sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental.

CONCLUSÃO

Um dos principais dilemas de acessibilidade de muitas cidades inclusive de João Pessoa, é o fato da acessibilidade plausível não depender apenas de bons equipamentos e técnicas aplicadas à melhoria da acessibilidade na cidade, mas também da conscientização de cidadania de todos os habitantes, sem promover a exclusão. No presente trabalho as percepções observadas mostraram insatisfação quanto ao trânsito, mobilidade e acessibilidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASDEF – Associação de Deficientes de Familiares. Paraíba. Disponível em: > <http://www.asdef.com.br/2011/><. Acesso em 27 out. 2012.

BARBOSA, M. B. Elaboração de normas técnicas voltadas à acessibilidade na comunicação. In: Seminário ATIID – Acessibilidade. Inclusão Digital, II, 2003, São Paulo –SP.

ABNT – Associação de Normas Técnicas, São Paulo-Sp, Brasil. 2003.

DINIZ D, SQUINCA, F, MEDEIROS, M. Qual deficiência? Perícia médica e assistência social no Brasil. Caderno Saúde Pública, Rio de Janeiro, 23 (11) 2589-2596, novembro, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA IBGE. Censo Demográfico. Rio de Janeiro, 2000.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA) - A mobilidade urbana no Brasil: Infraestrutura Social e Urbana no Brasil subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas, 2011. Disponível em: > <http://www.ipea.gov.br/portal/><. Acesso em 26 out. 2012.

MACÊDO, D. Política para todos.- LUCIANO AGRA ENTREGA MAIS 22 ÔNIBUS EFICIENTES EM JOÃO PESSOA. Disponível em: ><http://www.demamacedo.com.br/2012/04/luciano-agra-entrega-mais-22-onibus.html><. Acesso em: 20 out. 2012.

MACHADO, T. G.; BRITO, V. Situação da acessibilidade no transporte público de João Pessoa, PB. Editora Universitária, TERRA Qualidade de Vida, Mobilidade e Segurança nas Cidades, ISBN 978-85-237-0630-2, 2011.

OLIVEIRA, T., F. Acessibilidade do Transporte Público de João Pessoa para as pessoas portadoras de necessidades especiais. Portal da Administração, novembro, 2010. Disponível em: > <http://www.administradores.com.br/artigos/tecnologia/><. Acesso em: 18 out. 2012.

ÔNIBUS DE JOÃO PESSOA – Mandacaruaense: Uma empresa totalmente acessível. Disponível em: ><http://noticiasbusjp.blogspot.com/2012/05/mandacaruaense-uma-empresa-totalmente.html><. Acesso em: 20 out.2012. – 2012.

PEREIRA, S., R. Mobilidade espacial e acessibilidade à cidade.- Departamento de Geografia da UNIOESTE-PR. Revista OKARA: Geografia em debate, DGEOC/CCEN/UFPB, v.1, n.1, p. 1-152. João Pessoa- PB , 2007. Disponível em: > <http://periodicos.ufpb.br/><. Acesso em: 21 out. 2012.

PRADO, A. R. A. Ambientes Acessíveis. In: Município acessível ao cidadão, São Paulo: CEPAM, 2001. VALERI, A. V. Programa Brasil Acessível. – Ministério das cidades. CET/CAP-SP, 2007.