

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE E DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O Caso do Bairro de Canabrava, Salvador-BA

Silvia Camargo Fernandes Miranda

Susana Acosta Olmos

Ilice Marília Dantas Pinto de Freitas

Patrícia Lustosa Brito

Universidade Federal da Bahia

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo contribuir para a discussão sobre o tema transporte e exclusão social, mais precisamente sobre o estudo da acessibilidade das pessoas com deficiência residentes em espaços urbanos, onde ocorre predominância de ocupação de áreas de encostas pronunciadas e sua relação com o fenômeno da segregação socioespacial. Utilizando a técnica de coleta de dados por questionários, foram levantadas informações sobre o perfil socioeconômico e as principais características das viagens de pessoas com deficiências usuárias do sistema de transportes coletivos residentes no bairro de Canabrava, em Salvador-BA. Os resultados do estudo buscam iniciar as discussões sobre a influência do sistema de transportes no processo de segregação socioespacial das pessoas com deficiência.

ABSTRACT

This paper aims to contribute to the discussion on the topic transport and social exclusion, specifically on the study of accessibility for handicaps living in urban areas, where there is a predominance of occupation of areas of pronounced slopes and its relation to the phenomenon of spatial segregation. Using the technique of data collection by questionnaires have been raised about the socioeconomic profile and the main characteristics of travel by users handicaps of public transportation system for residents in the neighborhood Canabrava in Salvador, Bahia. The results of the study seek to start discussions on the influence of the transport system in the process of spatial segregation of handicaps.

1. INTRODUÇÃO

As pessoas com deficiência possuem direito à igualdade de ir e vir no espaço urbano, logo ações relativas à eliminação ou redução das barreiras devem ser consideradas, a ponto de permitir o atendimento pleno das suas necessidades de locomoção, ressaltando que ao facilitar a acessibilidade dessas pessoas possibilita-se que elas possam exercer sua cidadania.

Neste estudo, a análise da acessibilidade contemplará a classificação da microacessibilidade, definida como a distância percorrida para iniciar e finalizar a viagem por transporte público e à comodidade experimentada nesses percursos (FERRAZ e TORRES, 2001) e da macroacessibilidade, caracterizada pela abrangência espacial do sistema viário e dos sistemas de transporte ofertados (VASCONCELLOS, 1998). Atentando que, na promoção da inclusão social, o papel do transporte público de passageiros é preponderante por possibilitar o deslocamento da maioria das pessoas, sendo responsável por oferecer um serviço de qualidade que atenda ao direito de ir e vir de todos os cidadãos, inclusive daqueles que se encontram em situação diferenciada, seja pela condição socioeconômica ou por possuir limitações físicas e/ou sensoriais.

A pessoa com deficiência além de apresentar limitação física ou sensorial que reduz a sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo, predominantemente, se encontra nas famílias com renda abaixo de três salários mínimos. Esta condição de vulnerabilidade constitui em mais um fator de promoção da segregação socioespacial desta parcela da sociedade, visto que o processo de urbanização das cidades brasileiras é caracterizado pela expulsão da população de renda baixa dos centros urbanos para a periferia, onde a falta de infraestrutura básica contribui para acentuar as dificuldades no acesso às construções e os equipamentos urbanos desejados.

Ao considerar-se a igualdade existente, no aspecto restrição à mobilidade, entre a pessoa com deficiência e o idoso, a gestante, o obeso, e pessoas com criança de colo, além de todas as que se encontram com mobilidade temporária, ou seja, por tempo determinado, é ampliado o expressivo quantitativo de 14,5% de pessoas com deficiência em relação a população brasileira, conforme divulgado pelo censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2000), reafirmando a importância na tomada de medidas que visem minimizar as barreiras existentes.

Logo, este trabalho tem como objetivo principal contribuir para a discussão sobre o tema transporte e exclusão social e mais precisamente sobre o estudo da acessibilidade (micro e macroacessibilidade) das pessoas com deficiência e sua relação com o fenômeno da segregação socioespacial. Para isso adotou-se como população pesquisada os usuários da Unidade de Gratuidade da Pessoa com Deficiência da Secretaria Municipal dos Transportes e Infraestrutura (UGPD-SETIN), órgão da prefeitura que determina, por meio de perícia médica e avaliação socioeconômica, as pessoas com deficiência que terão direito à gratuidade no Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO) de Salvador.

A localidade selecionada para a concretização deste estudo – o bairro de Canabrava – buscou confirmar o fato de que o espaço construído e a falta de infraestrutura de transporte podem acentuar a vulnerabilidade social das pessoas com deficiência, gerando sentimentos de rejeição, fazendo com que essas pessoas se fechem em casa, não saiam frequentemente às ruas, ou que permaneçam em instituições, asilos ou outros locais segregados. O bairro de Canabrava faz parte da área denominada de “miolo” da cidade de Salvador, ocupada por uma população de renda baixa e que está caracterizada topograficamente por relevo acidentado, com a maior parte de suas vias sem calçadas e em ladeiras, contribuindo assim para aumentar a desigualdade social devido à dificuldade de locomoção das pessoas com deficiência que residem em locais desprivilegiados, onde o transporte coletivo na maioria das vezes, não consegue acessar.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Nesta seção pretende-se apresentar conceitos com o intuito de especificar e esclarecer melhor o objetivo principal deste trabalho.

2.1. Pessoa com deficiência

A legislação brasileira dispõe de um extenso aparato para definir a pessoa com deficiência, dentre eles podem ser citados:

- A NBR 14022 (ABNT, 2006), conceitua pessoa com deficiência como aquela que apresenta perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, que gere limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade, ressaltando também que as deficiências podem ser física, auditiva, visual, mental ou múltipla;
- O Decreto Federal nº 5.296 (BRASIL, 2004) define pessoas com deficiência física, auditiva, visual, mental ou múltipla (quando a pessoa possui dois ou mais tipos de deficiência associados).
- A NBR 9050 (ABNT, 2004), define que pessoa com mobilidade reduzida é aquela que temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo, considerando igualdade da pessoa com deficiência no aspecto

restrição à mobilidade, ao idoso, à gestante, ao obeso, e às pessoas com criança de colo.

É importante ressaltar que, com a aprovação pelo Congresso Nacional do Decreto nº 5.296 (BRASIL, 2004) que regulamenta as Leis nºs 10.048, de 08 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas com deficiência, e a 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, se constata que os avanços para prevalecer os direitos da pessoa com deficiência conseguiram ser significativos, entretanto, ainda é pouco para a real efetivação do reconhecimento dos direitos humanos inerentes a essas pessoas.

A legislação que detalha a acessibilidade no sistema de transporte coletivo demonstra pouca abrangência ao exigir apenas a renovação da frota no prazo estipulado e se esquece de punir a precariedade das vias. Verificando outro fator agravante, as normas brasileiras classificam as barreiras físicas a serem minimizadas, mas, não se constituem em um instrumento legal para a exigência do cumprimento de suas especificações.

2.2. Segregação socioespacial

O processo histórico de crescimento das cidades brasileiras tem levado à configuração de um quadro de extremas desigualdades sociais e concentração de renda, tendo como resultado um cenário urbano de intensa segregação socioespacial.

“Esta segregação se traduz em termos físicos pelos fortes contrastes entre o que se pode considerar *cidade formal* – caracterizada por áreas com boa oferta de infra-estrutura, reguladas pelo mercado imobiliário e normalmente atendendo a legislação urbanística no que diz respeito às condições de edificação e ao uso do solo – e, por outro lado, pela *cidade informal* – caracterizada pela implantação de loteamentos irregulares e clandestinos, bem como invasões de áreas públicas e privadas – ocupada pela população de baixa renda em decorrência da impossibilidade de acesso ao mercado imobiliário por esta parcela da população de pouca efetividade das políticas habitacionais e de interesse social” (CARVALHO E PEREIRA, 2008, p. 137).

Na discussão sobre os processos de expansão da cidade, no início do século passado, *A Escola de Chicago* inaugurou uma reflexão inédita ao tomar a cidade como seu objeto privilegiado de investigação, tratando-a como variável isolada, o que em si não constituiria um mérito, mas o que renderia à Escola os créditos da criação da Sociologia Urbana como disciplina especializada, concluindo que:

“A cidade não pode fixar o valor da terra, e deixar ao empreendimento privado a maior parte da tarefa de determinar os limites da cidade e a localização de suas zonas industrial e residencial. Gostos e conveniências pessoais, interesses vocacionais e econômicos tendem infalivelmente a segregar e, por conseguinte a classificar as populações das grandes cidades” (VELHO, 1976, p. 29).

Na *Escola Americana*, iniciada por Park e Burgess (apud VELHO, 1976), a segregação (racial, religiosa, cultural, econômica) foi empregada com referência à concentração de tipos de população dentro de uma comunidade. Cada área de segregação era o resultado da atuação de uma combinação de forças de seleção. Entretanto, a segregação econômica foi a forma mais primária e geral, sendo constatado que, quanto mais baixo era o nível econômico de uma

área, mais uniforme era a situação econômica dos habitantes, por serem mais limitadas as possibilidades de escolha.

O processo de urbanização das cidades brasileiras caracterizou-se por essa segregação socioespacial, decorrente principalmente de fatores econômicos, ou seja, expulsão das pessoas que compõe as classes de menor poder aquisitivo das áreas centrais da cidade para a periferia. Em Salvador não foi diferente, a segregação socioespacial tornou-se acentuada com a saída da população de renda média e alta dos limites da antiga cidade, a partir do surgimento de bairros nobres localizados nas cumeadas, que utilizou instrumentos de manejo do espaço, coibindo, segundo Carvalho e Pereira (2008), “a construção de casebres em determinadas áreas da cidade, incentivando a criação de bairros operários em locais específicos da periferia, onde já se encontravam habitações populares”. A ocupação irregular pela população de baixa renda tem estreita vinculação com a sua expulsão de sua área de origem por exigência, na maioria das vezes, do mercado imobiliário, que continua tendo proteção do poder público.

A expulsão da população de renda baixa dos centros urbanos para a periferia deveria ser impedida pelo Estatuto da Cidade, Lei Nº 10.257 (BRASIL, 2001), que estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental, além de introduzir diversos instrumentos legais de gestão e regulação do uso e ocupação do solo urbano, com o objetivo de propor uma melhor distribuição dos serviços e ocupação da cidade, para minimizar as ações de especulação imobiliária. Todavia, Arantes (2000) contribui ao alertar que atualmente impera um capitalismo com tendência a menosprezar cada vez mais as classes economicamente excluídas:

“Embora se saiba que as cidades modernas sempre estiveram associadas à divisão social do trabalho e à acumulação capitalista, que a exploração da propriedade do solo não seja um fato novo, e que haja uma relação direta entre a configuração espacial urbana e a produção ou reprodução do capital, há algo novo a registrar nessa fase do capitalismo em que as cidades passaram elas mesmas a ser geridas e consumidas como mercadorias” (ARANTES, 2000, p. 26).

Ao se observar a localização das moradias das pessoas com deficiência é possível afirmar que a cidade pode se tornar num espaço de desigualdades, quando no centro da cidade são disponibilizados os serviços, públicos e privados, e a maioria das pessoas com deficiência residem na periferia e no “miolo” da cidade de Salvador (MIRANDA, 2010), caracterizado pela presença de terreno acidentado e com infraestrutura precária.

3. METODOLOGIA

Diante da hipótese de que a morfologia do terreno influencia fortemente a mobilidade urbana, foi executado o cruzamento dos dados levantados na pesquisa realizada no bairro de Canabrava através do *Programa Cata Ação* (PANGEA, 2010), quando foram coletadas informações sobre o desenvolvimento socioambiental da região e de seus moradores, com os dados levantados na pesquisa sobre a análise da acessibilidade das pessoas com deficiência na cidade de Salvador desenvolvida por Miranda (2010), resultantes da aplicação de 2.500 questionários que identificaram o perfil socioeconômico da pessoa com deficiência; o tipo da sua deficiência; local de moradia; sua relação com o tratamento médico, com o trabalho, a educação, esporte e lazer; e por fim, sua relação com a utilização do transporte coletivo por ônibus na cidade de Salvador.

Na dissertação de mestrado de Miranda (2010), foi possível conhecer a divisão modal e o motivo de viagem das pessoas com deficiência (entrevistadas na UGPD); os bairros de maior concentração e as linhas de desejo de viagens dessas pessoas, considerando como origem o bairro de moradia e como destino o bairro indicado nos resultados dos motivos de viagem; e a qualificação dos indicadores de micro e macroacessibilidade.

No relatório do *Programa Cata Ação* (PANGEA, 2010) foram combinadas informações estatísticas oficiais, como padrões habitacionais, renda, escolaridade, infra-estrutura urbana, com informações colhidas a partir de questionário aplicados aos moradores locais a respeito desenvolvimento socioambiental da região, coletando respostas dos problemas vivenciados pelos próprios.

Por meio do cruzamento de dados mencionado na dissertação de mestrado citada acima, foi possível analisar a microacessibilidade dos moradores do bairro de Canabrava mediante respostas dos entrevistados na pesquisa realizada nas instalações da Unidade de Gratuidade do Pessoa com Deficiência da Secretaria Municipal dos Transportes e Infraestrutura (UGPD-SETIN), onde foi perguntado às pessoas com deficiência informações sobre distância, conservação e condição das vias de acesso ao ponto de ônibus. Em seguida essas informações foram confrontadas com os dados gerais obtidos sobre esta localidade, resultante do levantamento realizado no *Programa Cata Ação*. A análise da macroacessibilidade foi desenvolvida através do levantamento das linhas de ônibus ofertadas no bairro Canabrava e das informações sobre os motivos, os desejos e os bairros de destino das viagens das pessoas com deficiência entrevistadas em 2010 na UGPD-SETIN.

4. SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

Neste trabalho de pesquisa partiu-se do pressuposto de que a pessoa com deficiência está inserida no processo de segregação socioespacial, e ao ser analisada a acessibilidade dessas pessoas (micro e macroacessibilidade) pretende-se propor contribuições para a diminuição dessa exclusão social.

4.1. Segregação socioespacial na cidade de Salvador

A pesquisa realizada com as pessoas com deficiência na cidade de Salvador (MIRANDA, 2010) definiu o perfil socioeconômico de 2.500 pessoas com deficiência que são atendidas pelo Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO) de Salvador, apresentando que essas pessoas quase sempre moram com suas famílias, demonstrando a dependência existente. São pessoas pardas e negras na sua maioria, com renda familiar inferior a três salários mínimos e com baixa escolaridade, visto que poucos conseguem concluir o ensino médio, e muito menos o superior.

A concentração das residências das pessoas com deficiência coincidiu com a localização das moradias das pessoas com renda familiar abaixo de três salários mínimos (MIRANDA, 2010), possibilitando verificar que as pessoas com deficiência se concentram nos bairros do “miolo”, do “subúrbio ferroviário” e da “periferia” da cidade de Salvador.

Outro ponto observado foi que a causa da deficiência de quase metade dos entrevistados (46,76%) foi congênita. A grande maioria (75,34%) informou que a idade da manifestação aconteceu na primeira fase da vida, ou seja, até os 18 anos. O tipo de deficiência mais frequente nessa pesquisa foi a deficiência física seguida da deficiência mental. E, ao se

questionar sobre a forma de locomoção própria obteve-se como resposta que mais da metade (55,01%) dos entrevistados informou que necessita de auxílio de outra pessoa para se locomover (MIRANDA, 2010).

Constatou-se ainda que nos deslocamentos o modo ônibus prevaleceu. No quesito sobre motivo de viagem, as informações evidenciaram que as pessoas com deficiência se deslocam mais para satisfazer a necessidade de atendimento no setor de saúde seguida do motivo de viagem para educação. Porém, mesmo se tratando de uma classe representada por jovens na sua maioria, o motivo para trabalho quase não aparece, evidenciando uma vida sem muitas opções de atividade. Ao refletir sobre os outros motivos de viagem para atividades tais como comércio, lazer e esporte, infere-se que estas necessidades nem foram consideradas mediante a desmotivação demonstrada pelas pessoas com deficiência devido a existência dos muitos obstáculos para satisfazer esses desejos.

Conforme já mencionado anteriormente, ao observar os bairros com maior número de moradias de pessoas com deficiência, ou seja, analisando-se a origem dessas pessoas, verificou-se uma concentração na área periférica da cidade e “miolo”, áreas caracterizadas pela presença de terrenos acidentados com infraestrutura precária. Entretanto, os destinos que mais sobressaíram foram os bairros da faixa litorânea e áreas centrais (localizações das instituições que acolhem as pessoas com deficiência) dificultando à lógica da circulação sustentável que deve priorizar a facilidade dos deslocamentos de pessoas no espaço urbano, concluindo que a cidade pode se tornar o espaço das desigualdades, pensamento que reflete a realidade de Salvador.

Sabendo-se que a deficiência física foi o tipo de deficiência predominante, observou-se que na pesquisa em questão menos de 15% das pessoas entrevistadas eram cadeirantes. Dessa forma, mesmo encontrando resultados que atestaram que um número significativo de pessoas com deficiência necessita da ajuda de outra pessoa para se locomover, pode-se inferir que algumas pessoas são levadas a deixar a cadeira de rodas em casa pela inexistência de condição segura para se locomover pela cidade como cadeirantes, ressaltando que além da adaptação necessária para que o usuário de cadeira de rodas acesse o interior do veículo (através da implantação de tecnologias, como por exemplo, o elevador existente nos ônibus acessíveis), outras adaptações também devem contemplar paralelamente as vias urbanas.

4.2. Segregação no bairro de Canabrava

Esta seção tem por objetivo caracterizar a localidade selecionada para este trabalho de pesquisa – o bairro de Canabrava. Vale ressaltar que a escolha desse bairro não se deu em função da concentração de residências de pessoas com deficiência e sim visando avaliar, conforme citado anteriormente, a hipótese sobre a relação entre a influência da morfologia do terreno e a mobilidade urbana principalmente, no que se refere ao aspecto da microacessibilidade. E o bairro de Canabrava além da característica de vulnerabilidade social (é um dos bairros ocupados por população de renda mais baixa de Salvador), caracteriza-se por apresentar um relevo bastante acidentado, contribuindo para a presença de desníveis acentuados.

Conforme já foi relatado, o processo de ocupação espontânea na cidade de Salvador é marcado pelo desenho urbanístico caótico, sobre áreas quase sempre impróprias para a implantação de edificações. Tal tipo de modelo justifica-se pela falta de políticas

habitacionais para classes populares, o que gera um elevado déficit habitacional, obrigando os segmentos sociais mais pobres a se localizarem onde for possível, mesmo que muitas vezes coloquem suas vidas em risco. Não sendo diferente no bairro de Canabrava, visto que o seu histórico revela uma condição de descaso e abandono. A ocupação da área se deu motivada pelo descarte dos resíduos sólidos da cidade de Salvador entre os anos de 1973 a 1998. O “lixão a céu aberto” tornou-se um fator de atração para os segmentos sociais mais vulneráveis da sociedade, que sobrevivem de restos de alimentos e materiais passíveis de reciclagem. Estabeleceu-se desta forma, uma atividade de catação espontânea, desorganizada, e sem qualquer fundamentação técnica, que expunha os catadores e a população do bairro a condições de perigo, e extrema vulnerabilidade social.

Com a desativação do lixão, aproximadamente 1.000 catadores deixam de praticar a atividade na área, gerando um grave problema social. Muitos destes catadores passaram a desenvolver outras atividades informais, alguns foram aproveitados como varredores em empresas de limpeza urbana, e 55 integram a Cooperbrava, uma cooperativa de reciclagem que recebe assessoramento técnico da Organização Não Governamental PANGEA, a partir do ano de 2007. Apesar das iniciativas do PANGEA e outras organizações sociais o grau de vulnerabilidade social da comunidade ainda é bastante elevado, onde residem famílias de renda abaixo de três salários mínimos.

O diagnóstico urbano-ambiental realizado para a área (PANGEA, 2010) revelou que aproximadamente 40% das famílias do bairro, um total de aproximadamente 1.000 famílias, encontram-se em situação de risco, seja ela de risco de contaminação devido à ocupação sobre depósito de resíduos sólidos, seja risco de deslizamento ou soterramento, devido a ocupação informal de áreas com declividade superior a 30%, ou risco de alagamento devido a ocupação de baixadas ou de canais intermitentes de drenagem natural.

A morfologia do terreno é marcada por relevo esculpido entre cotas mínimas de 15 metros no fundo dos vales, e de até 75 metros nas cumeadas aplanadas. Entre as áreas planas de cumeadas, e o fundo dos vales, ocorrem vertentes com declividades acentuadas, formando um primeiro patamar com declividade variando entre 30 e 50%, e acima de 50% nas partes mais próximas do fundo do vale.

Estas condições de elevada declividade, associada aos latossolos argilosos, a partir da meia encosta, constituem áreas de risco de deslizamento potencial, que associado a sistemas de fossas, vazamentos de redes de água clandestinas, e períodos de chuvas excepcionais, gera um risco real para as edificações implantadas nestas áreas. Como critério de risco potencial, as vertentes íngremes foram separadas em duas classes de declividade, 30 – 50% e, maior que 50%, associadas respectivamente a áreas de risco de deslizamento alto e muito alto.

5. RESULTADOS OBTIDOS

Nesta seção serão apresentados os resultados obtidos nas entrevistas realizadas com as pessoas com deficiência residentes no bairro de Canabrava (MIRANDA, 2010), além de caracterizar o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus da cidade de Salvador.

5.1. Caracterização do Sistema de Transporte Coletivo 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 urbano e de tráfego, bem como administrar e fiscalizar a exploração do serviço de transporte coletivo por ônibus e outros modos de transporte público.

O STCO de Salvador é composto por 505 linhas de ônibus operadas por 18 empresas, com uma frota de 2.457 veículos, com idade média de 4,80 anos, 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 (2011). As linhas de ônibus desse subsistema são classificadas da seguinte maneira:

- Convencionais, ligando 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.

5.2. Análise da Acessibilidade do bairro de Canabrava

Doze das 2.500 pessoas com deficiência entrevistadas na UGPD eram moradores do bairro de Canabrava (MIRANDA, 2010) e apresentaram faixa etária, escolaridade e motivo de viagem, conforme mostram as Tabelas 1, 2 e 3 respectivamente:

Tabela 1: Faixa etária das pessoas com deficiência

0 a 10 anos de idade	17%
11 a 20 anos de idade	42%
21 a 30 anos de idade	8%
31 a 40 anos de idade	8%
41 a 50 anos de idade	17%
51 a 60 anos de idade	8%
	100%

Tabela 2: Escolaridade das pessoas com deficiência

Analfabeto	42%
Alfabetizado	17%
Fundamental incompleto	33%
Ensino médio	8%
	100%

Tabela 3: Motivo de viagem das pessoas com deficiência

Educação	42%
Saúde	8%
Educação e Saúde	17%
Trabalho	0%
Lazer	0%
Não saem com frequência	33%
	100%

Observa-se a partir da Tabela 1 que a faixa etária predominante dos entrevistados é a de 11 a 20 anos (42%). A Tabela 2 mostra que mais da metade frequenta, ou já frequentou, instituições de ensino (58%). Porém poucos utilizam o sistema de saúde com regularidade, conforme aparece na Tabela 3, mesmo tendo número significativo de pessoas com idade que se supõe aumento na procura por esse serviço, principalmente se tratando de pessoas com deficiência (25% de pessoas entre 40 e 60 anos de idade). E não foi encontrado nenhum entrevistado desempenhando atividades relacionadas a trabalho nem a lazer, sem esquecer de mencionar que mais de um terço (33%) das pessoas entrevistadas não saem com frequência de casa.

A Tabela 4 demonstra que a deficiência física apresenta valores (58%) acima da soma dos outros tipos de deficiência, ressaltando que se trata de um dos tipos de deficiência mais prejudicado pela existência de barreiras físicas.

Tabela 4: Tipo de deficiência

Auditiva	17%
Física	58%
Mental	25%
	100%

Na Tabela 5 pode-se observar que todas as pessoas com deficiência que responderam ao questionário escolheram alternativas que demonstram a necessidade de alguma ajuda para transpor as barreiras.

Tabela 5: A pessoa com deficiência precisa para se locomover

Auxílio de outra pessoa	83%
Ser carregado	8%
Muleta	8%
	100%

O indicador microacessibilidade (distância percorrida para iniciar a viagem por transporte público, condição e conservação da via), pode ser observado na Tabela 6, onde se verifica que, mais da metade das pessoas entrevistadas percorrem distâncias consideradas altas para quem possui mobilidade reduzida (58%), que quase metade das vias existentes no bairro não possui calçamento (42%), que a metade das calçadas que existem são em ladeira (50%) e que a maioria das calçadas foi classificada como ruim (83%).

Tabela 6: Acesso ao ponto de ônibus

100 a 200m	42%	Calçada plana	8%	Boa	8%
300 a 400m	50%	Calçada em ladeira	50%	Regular	8%
Acima de 500m	8%	Sem calçada	42%	Ruim	83%
	100%		100%		100%

O outro indicador de acessibilidade, a macroacessibilidade (abrangência espacial do sistema viário e de transportes) pode ser avaliada verificando o grau de facilidade oferecido pelo sistema de transporte coletivo em atender as linhas de desejo de seus usuários, ou seja, no caso aqui estudado, oferecer acessibilidade para as pessoas com deficiência atingirem os bairros dos destinos almejados. A Tabela 7 apresenta as linhas de ônibus que passam pelo bairro Canabrava.

Tabela 7: Linhas de ônibus

Estação Mussurunga – Fazenda Grande	01 ônibus/ hora	Adaptado
Canabrava / Nova Cidade – Lapa	04 ônibus/ hora	Adaptado
Canabrava – Estação Pirajá R2	02 ônibus/ hora	Não Adaptado
Jardim Nova Esperança – Lapa / Barra	01 ônibus/ hora	Não Adaptado
Canabrava – Estação Pirajá R1	02 ônibus/ hora	Não Adaptado
Jardim Nova Esperança – Circular	02 ônibus/ hora	Não Adaptado
Pituba – Trobogy	04 ônibus/ hora	Adaptado
Vale dos Rios – Trobogy	12 ônibus/ hora	Não Adaptado
Total	28 ônibus/ hora	9 ônibus adaptados 19 ônibus não adaptados

A partir das informações da Tabela 7 pode constatar que da mesma forma que a microacessibilidade, a macroacessibilidade do bairro de Canabrava pode ser considerada ruim. Em primeiro lugar só existem 28 ônibus para atender em torno de 1.000 famílias que habitam no bairro de Canabrava. Desses ônibus somente 9 são adaptados para pessoas com deficiência (TRANSALVADOR, 2011). E, por fim, o serviço oferecido tem uma rede muito restrita, só atendendo a poucos bairros do centro e da faixa litorânea da cidade, locais onde estão localizados a maior parte dos serviços essenciais.

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, as quais atraem o maior número de viagens dessas pessoas em Salvador. É observado nesta figura que estas instituições estão localizadas em bairros centrais ou na faixa litorânea da cidade (bairros de maior poder aquisitivo e com melhor infraestrutura de transporte) tais como: a Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE) localizada no bairro da Pituba; Associação de Pais e Amigos dos Deficientes Auditivos (APADA), localizada no bairro do Rio Vermelho; Associação Baiana de Recuperação do Excepcional (ABRE) localizada no bairro de Brotas; Instituto Baiano de Reabilitação (IBR), Instituto Pestalozzi (IP) e Instituto de Organização Neurológica da Bahia (ION), localizados no bairro da Ondina; e Instituto dos Cegos da Bahia (ICB), localizado no bairro do Barbalho, o que ratifica as dificuldades enfrentadas por estas pessoas de se apropriarem das funções sociais da cidade.

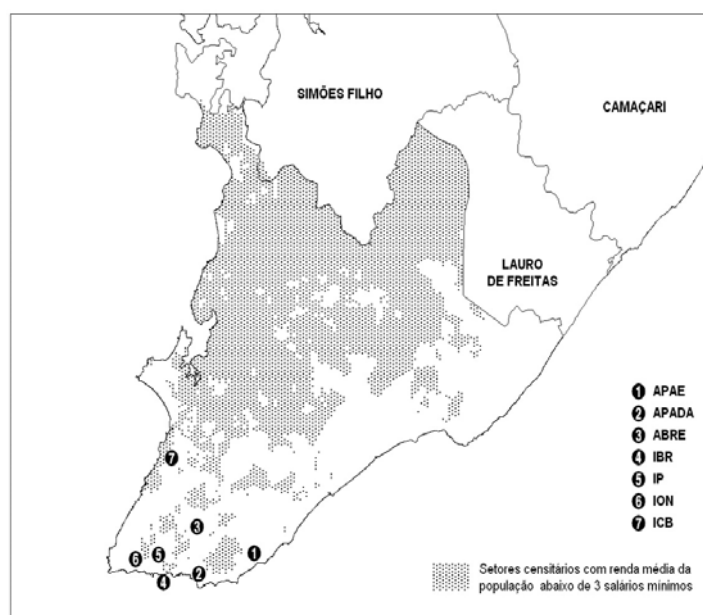


Figura 1: Localização das Instituições Públicas utilizadas pelas Pessoas com Deficiência (MIRANDA, 2010).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tomando-se por base os resultados obtidos na pesquisa é possível concluir que as pessoas com deficiência não saem de casa com regularidade, não conseguem uma qualificação necessária para efetivação de contratação em algum trabalho remunerado, e que a falta de acessibilidade nas vias e no transporte público ao restringir o seu direito de ir e de vir pode ser um fator agravante para esta situação de vulnerabilidade social.

Verifica-se claramente, a necessidade urgente de ações que visem a minimização das barreiras físicas e sociais para as pessoas com deficiência do bairro de Canabrava e que a partir daí elas também possam desfrutar de um convívio social atraente e tão importante para a geração de oportunidades, uma vez que o espaço de vivência, de construção de redes sociais e de capital social assim como o acesso diferenciado a equipamentos, serviços, informações e oportunidades pode trazer uma série de dificuldades e/ou facilidades para a vida cotidiana dos seus moradores.

Diante do exposto são apresentadas as considerações finais da pesquisa realizada:

- Na análise da acessibilidade das pessoas com deficiência deverá ser considerada a localização exata das moradias dessas pessoas, pois ficou constatado que este fator é extremamente significativo para os seus deslocamentos, que dependem do transporte público por ônibus para satisfazer necessidades de viagem;
- Os resultados das pesquisas demonstraram também, que o relevo acidentado somado à falta de infraestrutura das vias, e de um sistema de transporte eficiente e acessível está contribuindo para agravar o problema crônico de segregação socioespacial das pessoas com deficiência;
- A legislação brasileira voltada às pessoas com deficiência deve adequar a definição de transporte acessível para uma visão mais ampla, não somente a visão do veículo acessível, e sim englobar a infraestrutura viária necessária para a melhoria da acessibilidade.

O caso em estudo apresentado neste trabalho representa um embrião para o tipo de pesquisa que busca iniciar discussões sobre a acessibilidade das pessoas com deficiência e segregação socioespacial. Com isso, espera-se auxiliar nos estudos de planejamento de transportes que visem garantir a inclusão social das pessoas com deficiência, lhes oferecendo o direito de circular na cidade, promovendo acesso ao lazer, saúde, estudo e trabalho.

Agradecimentos

A pesquisa foi realizada graças ao apoio do PANGEA, da Secretaria Municipal de Transporte e Infraestrutura (SETIN) e do Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador (SETPS).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT (2004) *NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamento urbano*: Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.
- ABNT (2006) *NBR 14022 – Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros*: Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.
- ARANTES, O. B. F.; VAINER, C.; ERMÍNIA, M. (2000) *A Cidade do Pensamento Único. Desmanchando Consensos*. Editora Vozes, Petrópolis, RJ.
- BRASIL (2004) *Decreto nº 5.296 – Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 08 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências*. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF.

- BRASIL (2001) *Lei nº 10.257 – Estatuto da Cidade*. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF.
- CARVALHO, I.; PEREIRA, G. C. (2008) *Como Anda Salvador e sua Região Metropolitana*. EDUFBA, Salvador, BA.
- FERRAZ, A. C. P. e I. G. E. TORRES (2001) *Transporte Público Urbano*. Editora Rima, São Paulo.
- IBGE Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 ago. 2011.
- MIRANDA, S. C. F. (2010) *Como está o transporte em Salvador? Análise da qualidade do sistema de transporte coletivo por ônibus através da percepção das pessoas com deficiência*. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação da Politécnica, Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana da Universidade Federal da Bahia – MEAU/UFBA, Salvador, BA.
- PANGEA (2010) *Programa Cata Ação – Diretrizes para o Desenvolvimento Socioambiental do Bairro de Canabrava*, Salvador, BA.
- TRANSALVADOR Disponível em: <<http://www.transalvador.gov.ba.com.br>>. Acesso em: 15 ago. 2011.
- VASCONCELLOS, E. A. de. (1998) *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. Editora da FAPESP, São Paulo.
- VELHO, O. G. (1976) *O Fenômeno Urbano*. Editora Zahar, Rio de Janeiro.

Susana Acosta Olmos (solmos@uol.com.br).

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia (UFBA).
Rua Caetano Moura, 121 - Federação - Salvador, BA, Brasil.

Silvia Camargo F. Miranda (silviamiranda12@gmail.com)

Ilce Marília Dantas P. de Freitas (ilce_marilia@hotmail.com.br)

Patrícia Lustosa Brito (britopatrícia@hotmail.com).

Departamento de Transportes, Escola Politécnica de Engenharia, Universidade Federal da Bahia (UFBA).
Rua Aristides Novis, 02, 6º andar - Federação - Salvador, BA, Brasil.