

ANÁLISE DA INCLUSÃO NO TRANSPORTE PÚBLICO DAS PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA QUE MORAM EM ÁREAS SEGREGADAS

Silvia Camargo Fernandes Miranda

Departamento de Transportes, Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia - UFBA
Salvador, Bahia, Brasil, Telefax (+71) 3283-9821
silviamiranda12@gmail.com

Ilce Marília Dantas Pinto

Departamento de Transportes, Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia - UFBA
Salvador, Bahia, Brasil, Telefax (+71) 3283-9825
ilce_marilia@hotmail.com

Susana Acosta Olmos

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia - UFBA
Salvador, Bahia, Brasil, Telefax (+71) 3283-5900
solmos@uol.com.br

RESUMO

Este trabalho de pesquisa tem como objetivo desenvolver uma metodologia aplicada e participativa para analisar a inclusão no transporte público das pessoas com restrição de mobilidade que residem em áreas segregadas. As pessoas com restrição de mobilidade que se encontram segregadas socioespacialmente compõe uma parcela da sociedade que além da condição física em que se encontram, pertencem à classe econômica menos abastada, dificultando o acesso facilitado ao trabalho, à escola, à saúde e aos serviços básicos para a efetivação da qualidade de vida nos meios urbanos. A comunidade do bairro de Canabrava, estudo de caso desse trabalho, está localizada na periferia da cidade de Salvador, Bahia, situada na parte central do município considerando-se as informações geográficas, porém segregada dos principais polos atratores de viagens da cidade, além de ser constituída de espaços com elevados desníveis topográficos, resultando em terrenos desvalorizados, onde prevalece a ocupação de encostas pela população de renda baixa, somado ao esquecimento do poder público quanto ao transporte público que atende o bairro. A metodologia utilizada neste trabalho tomou por base o levantamento do estado da arte sobre o tema Mobilidade e Inclusão Social. Em seguida foi realizado levantamento da infraestrutura do sistema de transporte público que atende o bairro e pesquisa exploratória com os moradores do bairro de Canabrava visando conhecer o padrão de viagem dessa população e quais são as suas maiores dificuldades. Como produto desse artigo foi desenvolvida uma análise sobre inclusão das pessoas com restrição de mobilidade no espaço urbano de Salvador.

PALAVRAS-CHAVE: Inclusão no Transporte Público; Pessoas com Mobilidade Reduzida; Áreas Segregadas.

1. INTRODUÇÃO

O processo de urbanização das cidades brasileiras é caracterizado pela expulsão da população que apresenta menor poder aquisitivo dos centros urbanos para as periferias, contribuindo para a exclusão social desta classe, que se encontra com a mobilidade urbana atingida pela dificuldade em acessar os equipamentos urbanos desejados. Esse crescimento resultante dessa forma de urbanização tem levado à configuração de um quadro de extrema desigualdade social.

O estudo de caso deste projeto de pesquisa - o bairro de Canabrava, na cidade de Salvador, Bahia - representa um cenário de segregação e exclusão social, visto que, mesmo que se encontre localizado geograficamente na região central do município, está consideravelmente longe dos locais que disponibilizam o oferecimento de diversidades de serviços e atratividades, os quais estão, na sua maioria, concentrados na orla marítima e no centro comercial da cidade, sendo necessário ressaltar que esta segregação socioespacial que confina os moradores da comunidade de Canabrava se evidencia também pela precária infraestrutura básica, viária e de transporte.

A ocupação do bairro de Canabrava se deu inicialmente através do encaminhamento demandado pela Prefeitura Municipal de desabrigados de desastres naturais – chuvas - acometidos por desabamentos de encostas ocupadas em outras áreas da cidade. Ao ocuparem Canabrava, essa população deu continuidade à ocupação dos terrenos íngremes do bairro, principalmente, os desempregados que buscavam sobrevivência no descarte dos resíduos sólidos da cidade, durante três décadas a partir de 1970.

As pessoas com restrição de mobilidade crescem o quantitativo divulgado pelas pesquisas estatísticas relacionadas às pessoas com deficiência, abrangendo todos os indivíduos que por qualquer motivo apresentem dificuldade de se movimentar, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção, classificação aplicada também aos que já atingiram sessenta anos de idade, às gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Esse trabalho fundamenta-se na premissa de que os prejuízos acarretados àqueles que dependem de um serviço precário de transporte público se encontram segregados socioespacialmente, ou seja, pessoas que frequentemente se deparam com dificuldades para usufruir as funções básicas que o meio urbano oferece, intensificando ainda mais essa exclusão social quando se tratam de pessoas com baixa mobilidade. Assim, diante da necessidade de refletir sobre a importância do serviço oferecido pelo transporte público para tornar adequada a mobilidade urbana, o tema é apresentado nos tópicos seguintes.

2.1 Inclusão no Transporte Público

O transporte urbano representa uma das quatro funções básica da cidade - a circulação - prioritário para garantir a funcionalidade das outras três, que são: habitação, trabalho e lazer. Nos dias de hoje, com o aumento exagerado do uso do automóvel, o planejamento e gestão da circulação no meio urbano se tornou uma das principais ações do poder público, a fim de evitar prejuízos como a desumanização da cidade.

A Lei nº 12.587 - Lei da Mobilidade Urbana (Brasil, 2012) exige que todos os municípios com mais de 20 mil habitantes aprovelem e desfrutem de resultados sustentáveis no planejamento e na gestão do trânsito e transporte urbano. Anterior a esta, a Lei nº 10.257 (Brasil, 2001), denominada Estatuto da Cidade, determinou que todos os municípios com mais de 200 mil habitantes tivessem o seu Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU). Segundo Vasconcellos (2012) estes instrumentos legais definem (nas esferas de governos federal, estadual e municipal) como o espaço da cidade pode ser ocupado, o tipo de utilização aceito em cada parte dele, a infraestrutura da circulação e o modo de transporte permitido, seja este motorizado ou não motorizado. Na definição deste planejamento exige-se a participação ativa da comunidade na discussão de propostas de ações junto aos governantes.

De uma forma geral um plano de transporte compreende as seguintes etapas: definição dos objetivos e prazos; diagnóstico dos sistemas de transportes; coleta de dados; escolha dos modelos a serem utilizados para avaliação da demanda futura; alternativas de oferta de transporte; avaliação das alternativas (custos e impactos); escolha da alternativa; desenvolvimento do plano de transporte acompanhado de um programa de financiamento; implementação das alternativas de acordo com um cronograma de desembolso de recursos; atualização dos procedimentos.

O transporte público de passageiro vem favorecer prioritariamente a inclusão social por ser o modo de transporte motorizado com menor custo unitário, logo, mais acessível à população de baixa renda. Porém, muito são os motivos do declínio do desempenho do transporte público: concentração da população nos meios urbanos; infraestrutura viária inadequada; diminuição da qualidade no serviço oferecido pelo transporte público; imagem negativa inerente ao transporte público, entre outros (Vasconcellos, 2012). Sem deixar de mencionar que, com o aumento dos congestionamentos as pessoas que apresentam alguma condição financeira acabam investindo em mais conforto ao adquirir um carro próprio, contribuindo para tornar mais caótico ainda o trânsito urbano, e conseqüentemente piorando a fluidez do transporte público, entre outros indicadores de qualidade do serviço oferecido pelo transporte coletivo de passageiros.

Ao indicar ações que priorizem a inclusão social, ou seja, o atendimento de todos pelos serviços de transporte coletivo com qualidade, verifica-se que os benefícios necessários

contemplam ações práticas que determinam metas alcançáveis, e que estarão beneficiando toda a sociedade.

2.2 Pessoas com Mobilidade Reduzida

As pessoas com restrição de mobilidade se igualam às pessoas com deficiência diante da conceituação de que são aquelas pessoas que têm impedimentos de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas, acrescendo a representatividade dos dados estatísticos divulgados de que 24% dos brasileiros possuem algum tipo de deficiência, não é possível ignorar a importância em transformar o meio urbano em um espaço mais acessível (IBGE, 2010).

As pessoas com restrição de mobilidade possuem as suas necessidades atendidas quando são cumpridas as leis, decretos e normas elaboradas para as pessoas com deficiência, que ganham uma proteção a mais na exigência dos seus direitos com as Leis nº 10.048 e nº 10.098, aprovadas pelo Congresso Nacional e regulamentadas pelo Decreto nº 5.296 (Brasil, 2004). Todavia, para a efetivação do cumprimento da legislação destacada é necessário definir e atualizar normas a serem seguidas como recomendações técnicas.

A NBR 9050 (ABNT, 2004) estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade, determinando diversas condições de mobilidade, como próteses, aparelhos de apoio, cadeira de rodas, bengalas de rastreamento, sistemas assistivos de audição ou qualquer outro que venha complementar as necessidades individuais. A NBR 14022 (ABNT, 2006) tem por objetivo atender o disposto no Decreto nº 5.296 (Brasil, 2004) quando orienta a promoção da acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Lembrando que entre outras exigências são indispensáveis à aplicação desta norma o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503 (Brasil, 1997).

Ressaltando também que, a Lei nº 12.587 (Brasil, 2012) que discursa sobre uma nova política de mobilidade urbana, no seu 5º Artigo dispõe dos princípios básicos para atender suas diretrizes e objetivos:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrente do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (Brasil, 2012).

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU (Organização das Nações Unidas) é o primeiro tratado internacional sobre direitos humanos aprovado pelo Congresso Nacional com equivalência de emenda constitucional. O Decreto Legislativo nº 186 (Brasil, 2008) aprovou o texto desta Convenção com o propósito de promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente.

Conforme citado anteriormente, concorda-se que, a legislação vigente que garante os direitos das pessoas com deficiência beneficia plenamente as pessoas com mobilidade reduzida ao minimizarem as barreiras físicas existentes nos espaços urbanos, todavia, essas pessoas ainda se queixam muito das barreiras atitudinais, afirmando que se esta não existisse as outras seriam mais facilmente minimizadas, sendo necessário conscientizar a sociedade sobre a importância de ações que demonstrem aceitação, respeito e inclusão.

2.3 Áreas Segregadas

Verifica-se a ocorrência de migrações para as metrópoles e a ocupação das áreas periféricas dos centros urbanos pelas classes de renda mais baixa, que na busca de oportunidades de trabalho e sem a formação técnica adequada, acabam não alcançando salários capazes de manter moradias próximas aos locais de trabalho, então, para essas pessoas sem opção, resta ocupar residências na periferia, que na maioria das vezes é desprovida de serviços de infraestrutura básica como saneamento, saúde, educação e transporte público, resultando na segregação espacial desta classe.

A deterioração das condições do transporte coletivo de passageiros associada à expansão urbana descontrolada das cidades brasileiras e o processo acelerado de motorização são fatores que aumentam a exclusão social dos que residem em áreas segregadas, ou seja, áreas localizadas nas periferias das cidades, distantes dos centros urbanos que concentram as oportunidades de trabalho e de lazer, fator preponderante para garantir equiparação social entre cidadãos.

A segregação socioespacial dividida por classes socioeconômicas representa a forma de morar que vigora atualmente, conforme observa Baltrusis (2010) no artigo *Ricos e pobres, cada qual em seu lugar*, que traz resultados de pesquisas realizadas na metrópole paulistana:

[...] A segregação socioterritorial tem se dado no contexto das cidades brasileiras historicamente, de várias formas: cortiços, bairros segregados, bairros altos e bairros baixos [...] não é um fenômeno recente, as favelas e os loteamentos e condomínios fechados se consolidam como paradigma da segregação socioespacial brasileira a partir de meados dos anos 1980 [...] representam dois extremos da desigualdade socioterritorial existente no contexto urbano metropolitano.

Marcuse (2004) contribui com o tema no artigo *Enclaves sim, Guetos não: A Segregação e o Estado*, ao expor as diferenças existentes entre a *segregação socialmente aceitável, que se dá de forma voluntária, não hierárquica, e a segregação involuntária, indesejável*. E aborda a contradição devido à existência dos guetos em uma sociedade democrática quando as políticas necessárias para a mudança deste cenário são suficientemente fortes.

Quando o capital intervém em lutas sobre o espaço urbano construído, em geral o faz através da intermediação do poder do Estado (Harvey, 1980). Assim como também, a governança das infraestruturas básicas e viária, conforme comentado por Rolnik (1988) ao emitir análise comparativa e criticar as áreas periféricas *sem água, luz ou esgoto* que evidenciam a *política discriminatória por parte do poder público, um dos fortes elementos produtores da segregação*.

Villaça (1998) defende a idéia de que é o setor imobiliário que decide, através de seus empreendimentos, a localização e a forma dos bairros das camadas de alta renda, *porém responsabilizar o mesmo pela exclusão socioespacial é muito diferente, já que cabe ao poder público prover prioritariamente infraestrutura básica*, inclusive dos bairros ocupados pela classe de renda baixa localizados nas periferias das cidades brasileiras.

Enfim, ressalta-se que, a problemática exposta nos parágrafos anteriores se dará mais prejudicial ainda para as pessoas com baixa mobilidade, segregadas também pela condição física ou sensorial limitada, definindo mais um aspecto *segregador* para a parcela dessas pessoas que possuem renda financeira baixa.

3. SÍNTESE DO MÉTODO

A metodologia definida para atender o objetivo aconteceu através do desenvolvimento de três etapas, conforme descrito abaixo:

- 1ª) Realização de levantamento da infraestrutura do sistema de transporte público que atende o bairro de Canabrava;
- 2ª) Aplicação de pesquisa com os moradores do bairro de Canabrava que se encontram com a mobilidade reduzida para conhecer seus padrões de viagens, ou seja, desejos de viagens e satisfação na execução das mesmas;

3ª) Apresentação de proposta para aplicação de metodologia participativa com o intuito de adequar o sistema de transporte público por ônibus disponível aos moradores do bairro de Canabrava.

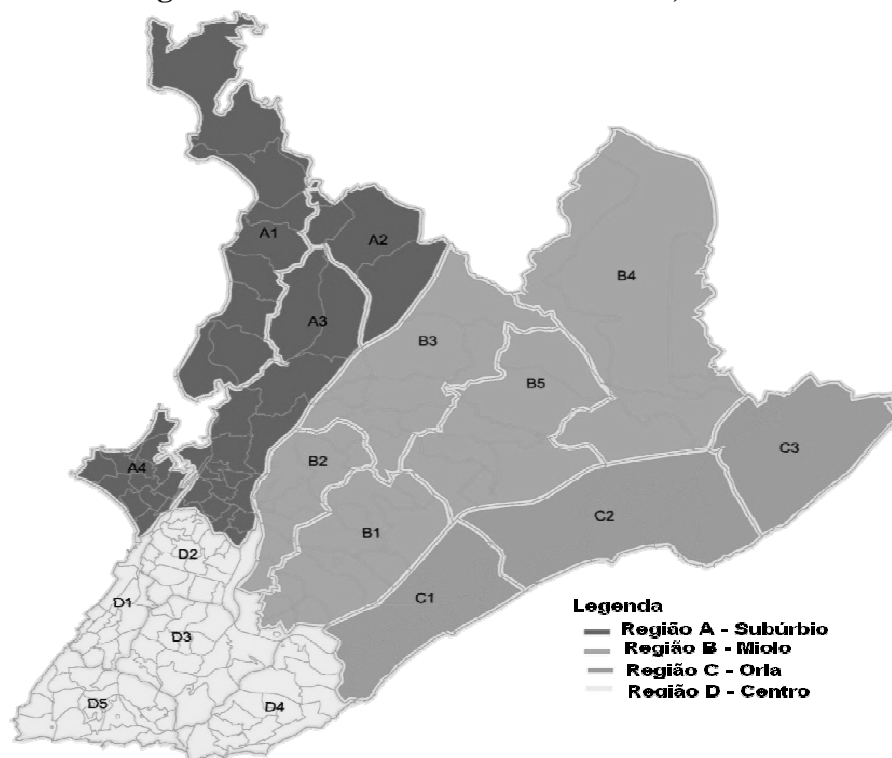
4. APLICAÇÃO DA METODOLOGIA E RESULTADOS ENCONTRADOS

4.1 Infraestrutura do Sistema de Transporte Público em Canabrava

Salvador, capital do Estado da Bahia, que atualmente é a terceira cidade brasileira em população está dividida, para efeito de análise, em quatro regiões: Subúrbio (A), caracterizados como territórios de extrema pobreza da cidade; Miolo (B) situa-se na parte central do município em termos geográfico e encontra-se adensado demograficamente; Orla (C) constitui a área nobre da cidade, concentrando investimentos públicos, e, cobiçada pela produção imobiliária; e Centro (D), composta de bairros bem atendidos em serviços e equipamentos urbanos, contemplando o Centro Histórico de Salvador.

Para um melhor entendimento da localização do bairro de Canabrava está ilustrado na Figura 1:

Figura 1. Divisão da cidade de Salvador, Bahia.

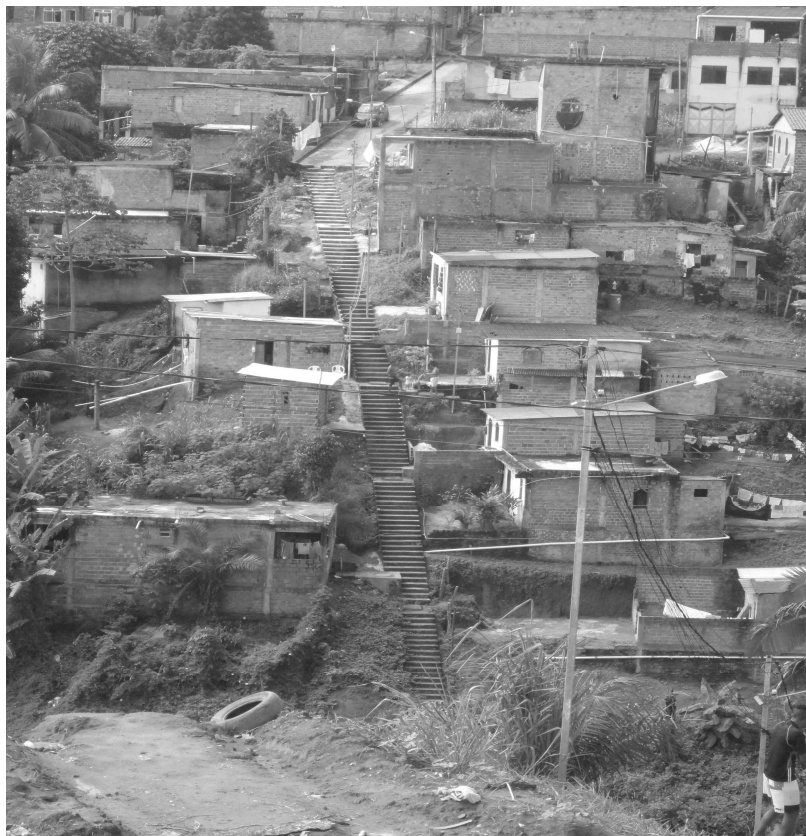


Fonte: Prefeitura Municipal de Salvador (2010).

O bairro de Canabrava, estudo de caso desse artigo, situa-se na região do “Miolo” (Ver. Figura 1), formada por cerca de 41 bairros que ocupam aproximadamente 36% da superfície da cidade, com densidade demográfica entre 15.000 a 25.000 hab/km².

Começou a ser ocupado pela implantação de conjuntos residenciais para a classe de renda baixa, tendo a sua expansão continuada por loteamentos populares e sucessivas invasões coletivas. O bairro de Canabrava apresenta elevado desnível topográfico e sua ocupação, inicialmente nas cumeadas, se deu pela por desabrigados oriundos de desabamentos de encostas localizadas nos bairros do centro da cidade, tendo expansão continuada com invasões dos terrenos íngremes, devido à atração pelo descarte de resíduos sólidos da cidade como fonte de renda. Cabe ressaltar que, os moradores de Canabrava se encontram penalizados também devido à ausência de um modelo de planejamento do uso e ocupação do solo voltado à universalização do acesso á cidade e à depreciação da infraestrutura viária e de transporte. Na Figura 2 verifica-se a diferença de nível acentuada que predomina no bairro de Canabrava, uma das condicionantes de segregação socioespacial que atingem a população local.

Figura 2. Desnível topográfico acentuado.



Fonte: Elaboração da própria autora.

O Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros que atende a comunidade residente do bairro de Canabrava é composto das seguintes linhas, conforme citado na Tabela 1 abaixo:

Linhas	Frequência
Estação Mussurunga-Fazenda Grande	A cada 60 min
Canabrava/Nova Cidade-Lapa	A cada 15 min
Canabrava-Estação Pirajá R1	A cada 30 min
Canabrava-Estação Pirajá R2	A cada 30 min
Jardim Nova Esperança-Circular	A cada 30 min
Vale dos Rios-Trobogy	A cada 10 min
Jardim Nova Esperança-Lapa/Barra	A cada 60 min
Pituba-Trobogy	A cada 15 min

Tabela 1. Ônibus que atendem o bairro de Canabrava.

Fonte: Elaboração da própria autora.

A partir da Tabela 1 verifica-se que, as linhas: Estação Mussurunga/Fazenda Grande, Canabrava/Nova Cidade-Lapa, Canabrava/Estação Pirajá R1 e Canabrava/Estação Pirajá R2, são provenientes do ponto final de Canabrava e abrangem os bairros da periferia da cidade e a Estação de Transbordo da Lapa, uma das principais estações da cidade e que fica localizada próxima ao Centro Histórico de Salvador.

As linhas: Jardim Nova Esperança/Circular e Vale dos Rios/Trobogy, são linhas com itinerário circular entre bairros vizinhos à Canabrava. E as linhas: Jardim Nova Esperança/Lapa/Barra e Pituba/Trobogy fazem ligação com os bairros da Pituba e da Barra, que fazem parte da orla marítima de Salvador.

4.2 Pesquisa O/D com os Moradores de Canabrava com Baixa Mobilidade

Utilizando dados consolidado das famílias cadastradas pelo Sistema de Informação de Atenção Básica (SIAB, 2013) da Unidade de Saúde da Família (USF) de Canabrava foi possível limitar a região do estudo de caso desta pesquisa, que se encontra dividida em 4 microrregiões: Mangueiras, Novos Baianos, Pássaros e Nova Cidade e conhecer o quantitativo das pessoas com restrição de mobilidade que residem na comunidade deste bairro, conforme exposto na Tabela 2:

Pessoas com restrição de mobilidade	Mangueiras	Novos Baianos	Pássaros	Nova Cidade
crianças de colo (<4 anos)	100 (32,68%)	177 (38,23%)	185 (45,68%)	37 (17,45%)
idosos (>60 anos)	167 (54,58%)	231 (49,89%)	164 (40,49%)	169 (79,72%)
Gestantes	11 (3,59%)	22 (4,75%)	18 (4,44%)	1 (0,47%)
pessoas com deficiência	28 (9,15%)	33 (7,13%)	38 (9,38%)	5 (2,36%)
pessoas com restrição	306 (10,22%)	463 (13,98%)	405 (12,64%)	212 (11,13%)
1.386 pessoas (12,14%)				
Populaç. total 11.414 pessoas	2.995	3.311	3.203	1.905

Tabela 2. Moradores de Canabrava com baixa mobilidade.

Fonte: Secretaria Municipal de Saúde (SIAB, 2013). Elaboração pela própria autora.

A partir dos dados consolidados na Tabela 2 foi possível afirmar que dos 11.414 habitantes da comunidade do bairro de Canabrava, 1.386 pessoas possuem mobilidade reduzida, e ainda que dos 12,14% de pessoas com restrição de mobilidade: 4,37% são crianças de 0 a 4 anos de idade, isto é, crianças de colo; 0,91% são pessoas com deficiência; 6,40% são idosos; e 0,46% estão grávidas, ou estão em fase de aleitamento, continuando com restrições para se deslocar com segurança e conforto.

A partir dos resultados encontrados referentes aos deslocamentos diários (Pesquisa O/D) foi possível definir que as pessoas com restrição de mobilidade não costumam sair com frequência, fato contraditório diante da dinâmica das metrópoles brasileiras, cenário no qual a cidade de Salvador também se enquadra.

A amostra calculada para atender confiabilidade aceitável definiu aplicação de entrevista com aproximadamente 50 pessoas. Como resultado verificou-se que, as pessoas entrevistadas não se deslocam para trabalhar, considerando-se que, a maior parte se encontra aposentada ou recebe benefício do governo. Os resultados das entrevistas também mostraram que essas pessoas também não se deslocam para estudar, com exceção de dois dos entrevistados. Na realidade as pessoas entrevistadas não circulam, não transitam entre uma origem e um destino, cabe apenas buscar compreensão diante da ausência de deslocamento que aflige os moradores da comunidade do bairro de Canabrava com restrição de mobilidade.

Dos 43 entrevistados, apenas 3 possuem transporte motorizado individual próprio, sendo que: um deles possui uma moto, fato que é considerado importante: *pois na hora de uma emergência ajuda muito*; um morador que tem um carro afirma que *só sai de casa se for de carro*; e outro que também tem um carro “*fusquinha*” ressalta que *carro o ajuda nas compras para abastecer a lanchonete que funciona em sua casa*.

Nenhum dos entrevistados se desloca com frequência para trabalhar. Nenhum dos entrevistados possui carteira de trabalho assinada.

Apenas dois dos entrevistados frequentam a escola com regularidade.

A maioria frequenta o atendimento médico mensalmente, entretanto informaram exercer esta atividade no próprio bairro de Canabrava, na Unidade de Saúde Familiar (USF-Canabrava), mesmo ressaltando que as reclamações e queixas quanto à falta de médicos e de opções de procedimentos básicos da área de saúde, sejam uma realidade constatada continuamente.

Na entrevista com a mãe de uma pessoa com paralisia cerebral observou-se que a Unidade de Fisioterapia da Faculdade UNIJORGE localizada próxima ao bairro foi elogiada: *se não fosse essa ajuda aqui pertinho minha filha estaria sem esse atendimento*.

Um senhor de 61 anos que é sapateiro e aposentado comentou que *recebe benefício por ter se encostado pela empresa, e disse que só sai de vez em quando para ir a igreja ou visitar a filha que mora em Canabrava mesmo.*

Respostas tais com: *saio pouco; só de vez em quando; fico mais em casa* - foram as mais frequentes.

Uma senhora de 66 anos, informou que *só saiu quando um dos filhos vem buscá-la de carro.*

Um jovem de 17 anos que tem um filho de colo comentou que *só sai para visitar a mãe que mora em Canabrava também.*

Um senhor de 60 anos relatou que: *faço mais bico na própria comunidade, mas ontem um patrão que mora na Pituba veio me buscar de carro* e outro que tem 63 anos contou que presta serviços terceirizados de manutenção elétrica: *o carro da empresa vem sempre me buscar quando tem algum trabalho pra mim.*

E uma senhora que tem 63 anos, pessoa com deficiência física, não sai de casa quase nunca: *quando preciso sair pago o vizinho que me leva de carro.*

4.3 Proposta de Metodologia Participativa em Canabrava

A eficácia da legislação está no exercício da sua aplicação e nos mecanismos de planejamento urbano se constituem em implantar tais como um *Sistema de Planejamento e Gestão* com um conselho de desenvolvimento urbano com instâncias participativas por onde perpassa o debate do planejamento territorial urbano. Sob esse ponto de vista o que se propõe nesse trabalho a partir dos resultados dos levantamentos e pesquisas é uma proposta de cooperação mútua entre poder público e lideranças comunitárias organizadas, objetivando proporcionar planejamento, operação, fiscalização compartilhados entre todos os interessados.

A metodologia a ser aplicada consistiria em caracterizar o sistema de transporte coletivo por ônibus em funcionamento para subsidiar adequações necessárias com o objetivo de melhorar a qualidade deste serviço oferecido, de acordo com os seguintes passos:

1. **Estrutura viária:** caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário do entorno imediato; identificação e descrição das principais vias de acesso da área de estudo; identificação e análise dos dados de tráfego disponíveis (contagem volumétrica classificada de veículos, tempos semafóricos) das principais vias de acesso; características geométricas, hierarquização viária, intensidade e sentido dos fluxos; identificação dos “pontos críticos” (segmentos viários e/ou aproximações de interseções impactadas pelo tráfego adicional).

2. **Transporte Público:** caracterização e qualificação do serviço de transporte público de passageiros; verificação da existência de serviço não regular de transporte público de passageiros; identificação e caracterização dos principais corredores de transporte público de passageiros; levantamento dos corredores de maior demanda de passageiros/hora de pico; levantamento das condições dos pontos de ônibus; existência de planos e projetos por parte das administrações públicas.

5. CONCLUSÕES

Ainda que se trate de um estudo de caso em região com desnível topográfico acentuado, situação que se agrava pela presença das moradias na encosta, o indicador de segregação socioespacial referente à condição de pertencimento à classe social de renda baixa, ressalta em relação aos outros indicadores, visto que, as pessoas segregadas assim se encontram, nem tanto pela condição física ou sensorial, mas pela ausência de renda mensal mínima, necessária para garantir inserção na vida social do espaço urbano, vindo assim a resultar em um cenário extremista de injustiça social.

A partir de uma análise comparativa entre os vários entrevistados evidenciou-se os dois tipos característicos de indivíduos que se encontram mais segregados espacialmente na comunidade de Canabrava, e por sua vez, excluídos dos desfrutes aprazíveis do meio urbano: de um lado o homem ou a mulher na terceira idade e do outro a gestante, ou lactante ou mulher com criança de colo. Embora, a natureza desse estudo seja exploratória é possível apresentar um resultado que reafirma a manutenção e continuidade do que pode se chamar de ciclo provedor da segregação:

- De um lado a pessoa que já tem mais de 60 anos de idade, em sua maioria não trabalha mais, não é assalariado, e no passado também não foi capacitado para se inserir e se manter no mercado de trabalho, logo não contribuiu com impostos, e não recebe aposentadoria. Alguns poucos conseguiram (devido à comprovação de complicações na saúde) obter o direito de receber mensalmente benefício do poder público, mas esse fato não reflete a realidade da maioria. Dessa forma, essas pessoas não conseguem desfrutar de uma velhice saudável, quando talvez até tivessem mais tempo para passear e para conhecer locais da cidade de Salvador que são procurados também por turistas de outros países. Também, não conseguem obter o direito a atendimentos de saúde básicos e necessários com maior frequência devido ao avanços da idade.

- De outro lado a mulher, na maioria ainda jovem, entre 16 e 30 anos de idade, que já é mãe, perde a oportunidade de garantir capacitação técnica para disputar vaga e adquirir trabalho reconhecido e remunerado. Essas pessoas, conseqüentemente, não vão poder garantir também uma escolaridade adequada aos seus filhos. Assim tanto as mães como

seus filhos, mais tarde, estarão recaindo no padrão de extrema pobreza vivenciado pelo idoso que reside na mesma comunidade.

Vale ressaltar, que em Canabrava o transporte público oferece um serviço aquém das necessidades da comunidade em geral. E que os itinerários das linhas do ônibus que passam pela pista principal abrangem um número limitado de bairros da cidade de Salvador.

De fato, os resultados desse trabalho refletem situações muito particulares, relacionadas ao contexto histórico, socioeconômico, topográfico e de ocupação do bairro de Canabrava (ex-desabrigados, oriundo de regiões de risco, baixa renda, topografia acentuada) e que evidenciam uma extrema relação entre os níveis de segregação e baixa mobilidade. Entretanto, esse estudo de caso pode servir como um alerta ao poder público de como a (in)mobilidade e a exclusão caminham juntas e que somente com a implementação de políticas públicas integradas e participativas esse cenário pode ser revertido.

Finalmente, vale acrescentar que apesar desse trabalho de pesquisa não ter levantado detalhadamente, informações sobre a microacessibilidade, foi possível diagnosticar através da pesquisa de origem e destino realizada para analisar o padrão de viagens, outro indicador que enfatiza a segregação socioespacial dos moradores de Canabrava o qual condiz com a ausência de vias seguras e confortáveis para pedestres, principalmente, das pessoas com mobilidade reduzida.

6. REFERÊNCIAS

Livros

HARVEY, D. (1980) A justiça social e a cidade. Coleção Geografia: Teoria e Realidade. Editora: Hucitec. SP-São Paulo.

ROLNIK, R. (1988) A Cidade. Coleção Primeiros Passos. Editora Brasiliense. SP-São Paulo.

VASCONCELLOS, E. A. de. (2012) Mobilidade Urbana e Cidadania. Editora: Senac. SP-São Paulo.

VILLAÇA, F. (1998) Espaço Intra-urbano no Brasil. Editora: Studio Nobel. SP-São Paulo.

Artigo em Revista

MARCUSE, P. (2004) Enclaves, sim; guetos, não: A Segregação e o Estado. Revista de Estudo Regionais e Urbanos, Espaço & Debates, Vol. 24, Nº 45, São Paulo, jan/jul 2004, p. 24-33. SP-São Paulo.

BALTRUSIS, N. (2010) Transformações do modo de morar nas metrópoles contemporâneas: novos discursos, velhos problemas. Caderno CRH: Revista do Centro de Recursos Humanos da UFBA, Salvador, v. 23, n. 59, p. 235-253.

Leis e Normas

ABNT Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2004) NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamento urbano: Rio de Janeiro, 2004, 105 p. RJ-Rio de Janeiro.

_____ (2006) NBR 14022: acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros: Rio de Janeiro, 2006. 21 p. RJ-Rio de Janeiro.

BRASIL. (2004) Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004. 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.

_____ (2008) Decreto Legislativo nº 186, de 09 de julho de 2008. Aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007. Brasil, Brasília-DF.

_____ (1997) Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília-DF.

_____ (2001) Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Estabelece normas gerais sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Diário Oficial da República Federativa do Brasil Brasília-DF.

_____ (2012) Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da República Federativa do Brasil Brasília-DF.