

**CENTRO PAULA SOUZA**

GOVERNO DO ESTADO DE

**SÃO PAULO**

**Faculdade de Tecnologia de Americana  
Curso Superior de Tecnologia em Logística**

**ACESSIBILIDADE PARA CADEIRANTES NO  
TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL NA  
CIDADE DE CAMPINAS**

**ANDRÉ SOARES RIBEIRO  
6º SEMESTRE – NOTURNO**

**Americana, SP  
2012**

**CENTRO PAULA SOUZA**

GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**

**Faculdade de Tecnologia de Americana  
Curso Superior de Tecnologia em Logística**

# **ACESSIBILIDADE PARA CADEIRANTES NO TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL NA CIDADE DE CAMPINAS**

**ANDRÉ SOARES RIBEIRO**

**and.ribeiro@yahoo.com.br**

**Trabalho de Conclusão de Graduação  
em cumprimento curricular do Curso  
Superior de Tecnologia em Logística  
da FATEC – Americana, sob orientação  
do Prof. Esp. Maricê Léo Sartori  
Balducci**

**Área: tráfego, trânsito e distribuição.**

**Americana, SP**

**BANCA EXAMINADORA**

**Prof. Esp. Maricê Léo Sartori Balducci  
(Orientador)**

**Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Doralice Luro Balan**

## **AGRADECIMENTOS**

Ao término de mais uma etapa da minha história eu não poderia deixar de agradecer aqueles e aquelas que de alguma forma contribuíram para a concretização desse momento. Foram três rápidos anos, mas que agregaram um imenso valor na minha vida acadêmica, pessoal e profissional. Acima de tudo e de todos eu sou imensamente grato ao meu Senhor e Salvador Jesus Cristo por me conceder a graça de desfrutar do seu amor e misericórdia. Quero agradecer também aos meus pais David e Gedalva que sempre acreditaram na minha capacidade e me impulsionaram a ser uma pessoa melhor, minha esposa Rachel por estar sempre ao meu lado nos bons e maus momentos, ao meu irmão Gustavo que é uma das pessoas que mais amo neste mundo. Também quero lembrar os meus companheiros de caminhada acadêmica, em especial a pequena criança Reinaldo dos Santos Scarrella e o menino Fábio Luis Borges de Castro que são amigos/irmãos que levarei para sempre comigo. Um agradecimento especial ao meu orientador Maricê Léo Sartori Balducci que é uma das pessoas mais inteligentes que conheço e que abraçou junto comigo essa pesquisa. E por último, mas não menos importante, a todos os docentes da Fatec Americana que compartilharam um pouco do seu conhecimento comigo nestes três anos de caminhada acadêmica.

A todos vocês “muito obrigado”.

## DEDICATÓRIA

Quero dedicar este trabalho a memória de três pessoas importantíssimas na minha vida e que certamente estariam rejubilando de alegria neste momento. Meus avós paternos Maria e Oliveira e ao meu segundo pai tio Natal. Sinto a falta de vocês, mas fico feliz em saber que descansam no Senhor.

## RESUMO

O Brasil vem nos últimos anos discutindo dois temas distintos, porém interligados: a acessibilidade para portadores de necessidades especiais (deficientes e mobilidade reduzida) e a mobilidade urbana. Segundo o censo demográfico de 2000, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), cerca de 14,45% da população brasileira tem algum tipo de deficiência. O maior desafio do estudo da mobilidade urbana é como tornar as cidades, e consequentemente os meios de transporte público, acessíveis para essa parcela da sociedade.

Esta pesquisa visa estudar a mobilidade urbana, restringindo a mesma ao transporte público municipal para os portadores de necessidades especiais. Objetivando uma parcela dos portadores de necessidades especiais que são os cadeirantes. E tendo como foco de estudo as dificuldades que os mesmos podem ou não encontrar para se locomover na cidade de Campinas utilizando o sistema de transporte público. A pesquisa também discorrerá sobre um programa implantado pela prefeitura de Campinas/SP denominado Programa de Acessibilidade Inclusiva (PAI) e sobre a criação da Comissão de Acessibilidade Permanente (CPA)

Palavras-chave: cadeirante; acessibilidade; mobilidade urbana

## **ABSTRACT**

Brazil has in recent years discussing two issues separate, but linked: accessibility for people with special needs (disabled and reduced mobility) and urban mobility. According to the 2000 census, conducted by the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), approximately 14.45% of the population has some type of disability. The biggest challenge of urban mobility study is how to make cities, and consequently the public transportation, accessible to this segment of society.

This research aims to study urban mobility, restricting it to the municipal public transportation for people with special needs. For a fair share of people with disabilities who are wheelchair users. And focusing on the study of the difficulties that they may or may not find to get around in the city of Campinas using the public transport system. The research also will discuss a program implemented by the city of Campinas / SP called Inclusive Accessibility Program (AIP) and the establishment of the Commission Accessibility Committee (CPA)

Keywords: wheelchair, accessibility, urban mobility

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>1 Logística e Transporte .....</b>	<b>15</b>
1.1 Conceituando Logística.....	15
1.2 Conceituando transporte de passageiros .....	18
<b>1.2.1 Conceituando transporte urbano de passageiros.....</b>	<b>19</b>
1.3 Modais de Transporte de Passageiros .....	20
<b>1.3.1 Modal Hidroviário .....</b>	<b>21</b>
<b>1.3.2 Modal Ferroviário .....</b>	<b>22</b>
<b>1.3.3 Modal Aeroviário .....</b>	<b>24</b>
<b>1.3.4 Modal Rodoviário .....</b>	<b>25</b>
<b>2 Definindo Mobilidade Urbana e Necessidades Especiais .....</b>	<b>27</b>
2.1 Mobilidade Urbana.....	27
2.2 Necessidades Especiais .....	29
<b>2.2.1 Cadeirantes.....</b>	<b>32</b>
<b>3 Transporte Público Municipal para cadeirantes na cidade de Campinas/SP .....</b>	<b>36</b>
3.1 Programa de Acessibilidade Inclusiva (PAI) – EMDEC - Campinas.....	37
3.2 Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) – Prefeitura Municipal de Campinas .	40
<b>4 Considerações Finais.....</b>	<b>47</b>
<b>5 Referências bibliográficas .....</b>	<b>50</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>55</b>



## **LISTA DE FIGURAS**

**Figura 1: Dimensões para cadeira de rodas manuais ou motorizadas.**

**Figura 2: Módulo de referência: projeção de 0,80m por 1,20m no piso ocupado por uma pessoa utilizando cadeira de roda.**

**Figura 3: Largura para deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas.**

**Figura 4: Medidas necessárias para a manobra de cadeira de rodas sem deslocamento.**

**Figura 5: Manobra de cadeiras de rodas com deslocamento.**

**Figura 6: Símbolo Internacional de Acesso.**

**Figura 7: Veículo Acessível do PAI-Serviço.**

**Figura 8: Táxis Acessíveis.**

**Figura 9: Plataforma Móvel em Campinas.**

**Figura 10: Guias Rebaixadas.**

**Figura 11: Elevador para deficientes no Poupa-tempo.**

**Figura 12: Acessibilidade no Terminal Central.**

**Figura 13: Acessibilidade na Rodoviária.**

**Figura 14: Acesso ao Terminal Magalhães Teixeira.**

**Figura 15: Canteiro Central da Av. Senador Saraiva.**

## INTRODUÇÃO

Hoje no mundo existem mais de 7 bilhões de habitantes povoando essa Terra. No Brasil, segundo dados de 2011 do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) são cerca de 203 milhões de habitantes. E na mesma velocidade que a população cresce, também crescem os problemas urbanos, uma vez que a sociedade prefere se aglomerar em grandes centros. Dentre muitas áreas da sociedade moderna que necessitam de grandes melhorias para que haja um bom funcionamento da máquina administrativa, podemos citar a mobilidade urbana. Para Duarte, Libardi e Sánchez (2007, p. 11):

O crescimento acelerado dos centros urbanos nos últimos anos e o aumento do número de transportes individuais no total de viagens motorizadas vem desconfigurando o papel das cidades, o de proporcionar qualidade de vida e qualidade de circulação, intensificando os conflitos entre diferentes modos de deslocamento e gerando gastos econômicos vultosos, na tentativa de viabilizar o fluxo de veículos motorizados.

Atualmente já existem políticas voltadas para a melhoria da mobilidade urbana, como por exemplo, leis específicas versando sobre o assunto, trabalhos de conscientização da população sobre o uso do transporte coletivo em contrapartida ao transporte individual, incentivo ao uso das bicicletas para curtas e médias distâncias, dentre outras. Essas práticas, além de saudáveis para a sociedade são também salutares para o meio ambiente (natureza), porque diminuem a produção de CO<sup>2</sup> na atmosfera, e saudáveis para o corpo, conforme conceituam Duarte, Libardi e Sánchez (2007, p.12).

Falando em transporte público coletivo, para que o mesmo seja atraente aos seus usuários Ferraz e Torres (2004, p.378-379) afirma que “os elementos vitais que norteiam a relação entre usuário (cliente) e a empresa são os operadores (motoristas e cobradores) e os ônibus”.

Os autores ainda conceituam que:

O passageiro deve ser visto como cliente do sistema e das empresas operadoras, tendo, portanto, direito a um serviço que lhe proporcione satisfação e o motive a continuar utilizando o sistema de transporte público – o modo de transporte mais indicado para as cidades. (Ferraz e Torres, 2004 p.99)

E não só isso, mas também ser vigilante quanto às características de seus usuários. Além dos usuários “comuns”, em muitas cidades existem ainda aqueles que são portadores de necessidades especiais. Conforme Vasconcelos (2001, p.122) são pessoas que possuem algum tipo de deficiência (limitação), seja ela física ou mental. Frente a esse público diferenciado as empresas de transporte precisam realizar um trabalho de inclusão para que seja respeitado o direito à mobilidade urbana, ou seja, garantir o acesso ao transporte público, com qualidade, a essa parcela da população.

Um dos mais prejudicados no tocante ao transporte público municipal é o cadeirante. Aquela pessoa que por não poder mais andar sobre as suas pernas utiliza-se de uma cadeira de rodas para fazê-lo. Torna-se um **problema** o interesse ainda irrisório do poder público em relação aos portadores de necessidades especiais, sobretudo os cadeirantes, o que tem dificultado o direito constitucional de ir e vir previsto no art. 5º da Constituição Brasileira (1988). A cidade de Campinas, no interior de São Paulo, possui alguns programas que visam melhorar a acessibilidade dessa parcela dos portadores de necessidades especiais ao transporte público municipal. Ela conta com uma frota de ônibus adaptados, que está entre as maiores do Brasil, são 535 veículos ou 42,1%. Um número percentual razoável, mas ainda longe do ideal proposto pelo Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 que regulamenta a Lei Federal nº10.098/2000 de 19 de dezembro de 2000. Este decreto diz no art. 28 § 4 que todos os veículos utilizados no transporte coletivo devem possuir, ao menos em um dos seus acessos, rampa hidráulica para o uso de deficientes físicos. A **pergunta** que se faz é se cadeirantes encontram dificuldades quando precisam utilizar o transporte público na cidade de Campinas/SP?

Para tentar responder a essa pergunta algumas **hipóteses** servirão de horizonte para a pesquisa.

a) O transporte público municipal na cidade de Campinas é bom, pois consegue atender de forma eficiente as necessidades dos cadeirantes.

b) É grande o problema enfrentado pelos cadeirantes na cidade de Campinas quando se fala em transporte público municipal por vários motivos, dentre os quais: número insuficiente de ônibus adaptados, falta de manutenção das plataformas

(rampas hidráulicas), profissionais despreparados para operar as plataformas, entre outros.

c) O transporte público municipal no tocante às necessidades dos cadeirantes, não é ruim. Existe um número suficiente de ônibus adaptados, e formas de transporte alternativo para aqueles que não têm acesso aos ônibus.

A pesquisa tem como **objetivo geral** estudar a mobilidade urbana com foco no transporte público municipal, analisando uma pequena, mas significativa parcela de seus usuários, que são chamados de portadores de necessidades especiais. E, dentro dessa classe de pessoas que se valem do transporte municipal na cidade de Campinas, evidenciaremos os cadeirantes, no intuito de verificar as condições enfrentadas pelos mesmos quando há necessidade de se locomoverem utilizando o transporte público. Além disso, estudar quais as iniciativas, programas e políticas públicas que a prefeitura de Campinas está realizando para sanar quaisquer dificuldades, caso elas existam, de locomoção para essa classe de usuários. Para obter êxito no alcance do objetivo geral alguns **objetivos específicos** foram traçados, tais como: verificar as dificuldades ou não que essa classe de usuários do transporte público municipal (cadeirantes) enfrenta na cidade de Campinas para se locomover; conhecer as leis que versam sobre essa temática, para analisar se estão sendo aplicadas de maneira correta no transporte público municipal na cidade de Campinas/SP; verificar se existem políticas públicas (programas, projetos, parcerias e etc) voltadas para atender a essa necessidade de locomoção dos cadeirantes dentro do município de Campinas/SP.

A realização da pesquisa tem como **justificativa** o grande número de pessoas portadoras de necessidades especiais na cidade de Campinas/SP, que são usuárias do sistema de transporte público e que encontram dificuldades na hora de acessá-lo.

Para Ferraz e Torres (2004, p.1):

A facilidade de deslocamento de pessoas, que depende das características do sistema de transporte de passageiros, é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade e, por consequência, do seu grau de desenvolvimento econômico e social.

É de suma importância o estudo da mobilidade urbana, principalmente nos grandes centros urbanos, como é o caso da cidade de Campinas no interior do estado de São Paulo. Conhecer a forma como o poder público lida com o transporte

público municipal, como já citado por Torres (2004, p.1), é verificar o nível de importância que o mesmo atribui à qualidade de vida de sua sociedade.

Segundo Peter Drucker (2002, p.18) não há sociedade para o indivíduo a menos que ele desfrute de posição e função sociais.

Assim sendo, deve-se considerar a necessidade de inclusão social requerida pelos portadores de necessidades especiais. Uma vez que os mesmos também contribuem para o desenvolvimento econômico e social do meio onde estão inseridos.

Nesse sentido Sachs (2008, p.39) afirma que:

[...] todos os cidadãos devem ter acesso, em igualdade de condições, a programas de assistência para deficientes, para mães e filhos, para idosos, voltados para a compensação das desigualdades naturais ou físicas.

Como se pode notar o assunto é atual e de extrema relevância.

A **metodologia** a ser utilizada, é a pesquisa descritiva, bibliográfica, documental, pesquisas de campo e entrevista

Para Andrade (2009, p.114) pesquisa descritiva preocupa-se em observar os fatos, registrá-los, analisá-los, classificá-los e interpretá-los, o pesquisador não interfere neles, os fenômenos do mundo físico e humano são estudados, mas não é manipulado pelo pesquisador.

Segundo Martins Junior (2011, p.58-59), a pesquisa bibliográfica é um tipo de trabalho de conclusão de curso em que o pesquisador somente utiliza publicações impressas ou eletrônicas. Para isso, ele se valerá de fontes que encontrará em bibliotecas universitárias, municipais e particulares, secretárias de determinadas instituições, redações de jornais, estabelecimentos, clubes, lan-houses e outros locais.

Para Lakatos e Marconi (1996, p.57-75) a pesquisa documental engloba todos os materiais, provenientes de órgãos oficiais e particulares, incluindo materiais escritos ou não.

Pesquisa de campo na ótica de Martins Junior (2011, p.58-59) é um tipo de trabalho que requer um contato maior com a população pesquisada para verificar a existência de algum fenômeno que estaria influenciando a mesma ou para realizar alguma experiência com a sua participação.

Conforme Fonseca (2009, p.36) “a entrevista é uma comunicação verbal entre duas ou mais pessoas, com um grau de estruturação previamente definido, cuja finalidade é a obtenção de informações de pesquisa”.

O trabalho foi dividido em quatro capítulos, sendo o **primeiro** uma introdução do tema abordado e toda a estrutura utilizada para o desenvolvimento do mesmo.

No **segundo** capítulo buscou-se conceituar logística e transporte de passageiros, além do transporte urbano de passageiros e os modais de transporte utilizados para transportar pessoas.

O **terceiro** capítulo do trabalho discorre sobre a mobilidade urbana e os portadores de necessidades especiais, sobretudo os cadeirantes.

Já o **quarto** capítulo abrange a questão do transporte público municipal para cadeirantes na cidade de Campinas, e estuda algumas ações tomadas pela prefeitura local para facilitar a locomoção dos mesmos dentro do município.

Com base nos capítulos anteriores, o capítulo de número 5 retrata as **considerações finais**, onde é constatado se os objetivos da pesquisa foram alcançados, se a pergunta que norteou todo o estudo foi respondida, se alguma das hipóteses estava correta e por fim onde o pesquisador expõe os seus conceitos sobre o tema abordado.

## 1 Logística e Transporte

### 1.1 Conceituando Logística

Nos dias de hoje muito se ouve falar sobre a bola da vez: a logística. Existem cursos técnicos (ensino médio) e tecnológicos (ensino superior) que prometem formar um dos profissionais mais almejados pelo mercado de trabalho da atualidade, o profissional de logística. Mas afinal de contas o que é logística? Quando e como ela começou? Onde atuam os profissionais de logística?

Muitas são as definições encontradas para descrever o que é logística. Para o Council of Supply Chain Management Professional (CSCMP, 2007), que é a associação mais proeminente de profissionais envolvidos com a gestão da cadeia de abastecimento:

[...] gestão logística é a parte da Cadeia de Suprimentos que planeja, implanta e controla a eficiência, efetividade do escoamento e do estoque e o fluxo reverso de bens, serviços e informações relacionadas desde o ponto de origem até o ponto de consumo com objetivo de atender as restrições de serviço.

Segundo a ótica de Ballou (2001, p.28) a logística consiste em disponibilizar os produtos ou serviços certos, no lugar certo, no tempo certo e com as condições desejadas. Ainda conforme conceitua Moura (2006, p.15):

[...] logística é o processo de gestão dos fluxos de produtos, de serviços e da informação associada, entre fornecedores e clientes (finais ou intermediários) ou vice-versa, levando aos clientes, onde quer que estejam, os produtos e serviços de que necessitam, nas melhores condições.

Quando ouvimos falar o termo logística, logo associamos com algo relativamente novo, o que não condiz com a verdade. Para grande parte dos estudiosos do assunto, a logística se inicia em tempos bem remotos da sociedade, quando a vida ainda era rural e o comércio era baseado na troca de mercadorias excedentes entre as comunidades estabelecidas.

De acordo com Moura (2006, p.51) “mesmo nesse período tão arcaico da sociedade já se praticava os três pilares que ainda hoje sustentam a logística moderna que são a gestão de estoques, a armazenagem e o transporte”.

Isso porque as comunidades da época se encontravam separadas geograficamente uma das outras a distâncias consideráveis, fazendo-se necessário o desenvolvimento de métodos para conservação das mercadorias excedentes,

durante um período de tempo e sob condições adequadas. Além disso, era necessário transportar esse excedente para os locais onde seriam feitas as trocas. (MOURA 2006, p.51).

De acordo com Souza, Conceição & Santiago (2006, p.6-9) o desenvolvimento da logística está atrelado às grandes conquistas militares e as necessidades pós-guerras. O primeiro a utilizá-la foi o exército persa em 481 A.C, quando Xerxes saiu ao encontro dos gregos se valendo de cerca de 3.000 navios de transporte que sustentavam o seu exército.

O autor supracitado ainda conceitua que a grande lenda no que diz respeito a estratégias de conquistas em guerras, foi o Alexandre, o Grande. Conquistou grandes países do mundo conhecido da época como a Grécia, a Pérsia, a Índia, entre outros.

Alexandre foi o primeiro conquistador a arregimentar uma equipe treinada de engenheiros, a fim de identificar formas de enfraquecer as resistências das cidades que seriam por ele atacadas e uma equipe de contramestres, que tinham a incumbência de se deslocarem à frente do exército comprando os suprimentos necessários para abastecer as tropas e montando postos (armazéns) onde os suprimentos seriam armazenados ao longo de todo o trajeto a ser percorrido pelo exército de Alexandre. Era consumido, em média, 100 toneladas de alimentos e 300.000 litros de água por dia pelas tropas alexandrinas.

Alexandre era um homem com uma inteligência gerencial muito a frente do seu tempo, enquanto os demais exércitos utilizavam carros de boi para transportar os suprimentos, que se deslocava a uma velocidade de aproximadamente 3,5 quilômetros por hora e chegavam a exaustão em 5 horas, o exército alexandrino utilizava cavalos para o transporte de seus suprimentos, que se deslocam a uma velocidade média de 6 a 7 quilômetros por hora e conseguem caminhar durante 8 horas dia.

Souza, Conceição & Santiago (2006, p 6-9) ainda conceituam que no ano de 218 a.C o general Aníbal utilizou elefantes durante a segunda guerra púnica para transportar cerca de 60.000 homens e suprimentos em direção a Itália.

Mas foi no século 17, por volta de 1670 que a logística passou a existir de forma contundente dentro do âmbito militar assim como conhecemos com a criação do cargo de “Marechal General de Logis” pelo rei Luis XIV. Sugestão dada por um



de seus conselheiros a fim de tentar solucionar problemas administrativos dentro do exército.

Dentre as funções do Marechal General de Logis (Logis vem do termo francês Loger, que quer dizer alojar) estava à responsabilidade de planejar as marchas das tropas, seleção dos campos e regulamentação do transporte e fornecimento.

Em 1836 o termo “logistique” foi difundido pelo principal teórico militar do início do século XIX, o Barão Antoine Henri Jomini em sua publicação “Sumário da Arte da Guerra”, onde o mesmo definia a logística como a arte de movimentar exércitos. Porém, segundo o Barão Antoine, a logística era mais do que somente transporte, ela compreendia preparativos administrativos, suporte, reconhecimento e inteligência na movimentação e sustento das tropas militares.

No século XX a logística vai sofrendo mutações evolutivas até se apresentar com as características atuais. As primeiras universidades a ministrar o curso de graduação em logística são: a Universidade do Estado de Michigan e a Universidade do Estado de Ohio, ambas nos Estados Unidos, no início dos anos 60.

Nos anos que se seguem, 70 e 80, são implementadas algumas técnicas logísticas muito conhecidas nos atuais, como o MRP (Materials Resource Planing), Kanban, Just in Time, entre outras. Essas novas técnicas deixaram bem claro a necessidade de integração e interação entre os setores de logística, marketing e produção.

Nos anos 90 as relações comerciais se tornaram mais intensas entre os países. Situação essa que culminou com a criação de alguns blocos econômicos como o NAFTA, o Mercosul, o MCE (Mercado Comum Europeu), entre outros. (Souza, Conceição & Santiago (2006, p. 6-9)

A movimentação de cargas entre os países se tornou mais intensa, o que por consequência, até certo ponto natural, fez com as operações logísticas também ganhassem uma atenção especial, demandando uma agilidade maior por parte dos profissionais que com ela trabalham.

Uma área neuvrágica em qualquer empresa é o setor de transportes. Os custos de transporte podem representar até a 60% dos custos logísticos (Gomes &Ribeiro 2004, p 115). Por isso se faz necessário muita sabedoria e conhecimento na hora de estabelecer qual é o melhor modal para se transportar determinada mercadoria ou pessoa.

## 1.2 Conceituando transporte de passageiros

De acordo com Ferraz e Torres (2004, p. 2) “transporte é o deslocamento de pessoas e de produtos, logo o transporte de passageiros contempla o deslocamento das pessoas”. Muitas são as formas das pessoas se locomoverem de um lado para outro: a pé, de bicicleta, carro, ônibus, metrô, cavalo, avião, barco, e etc.

Todos os modais são capazes de realizar o transporte de passageiros, exceto o modal dutoviário que não será abordado no presente trabalho.

Entre todos os modais, sem sombra de dúvidas, o mais usado pela população em geral é o rodoviário. A seguir alguns dados gerais sobre o transporte terrestre de passageiros fornecidos pela ABRATI (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros):

1. Empresas permissionárias: 196

2. N.º de linhas regulares em operação (serviços básicos, complementares e diferenciados): 2.647 linhas.

3. Passageiros transportados: 131.561.738 por ano

3.1 - Serviço semi-urbano: 69.991.332 passageiros/ano (53 % do total)

3.2 - Serviço convencional com sanitário: 38.645.415 passageiros/ano (29,4% do total)

3.3 - Serviço convencional sem sanitário: 15.456.017 passageiros/ano (11,7% do total)

3.4 - Serviço executivo: 4.592.869 passageiros/ano (3,5% do total)

3.5 - Serviço leito sem ar condicionado: 362.028 passageiros/ano (0,3% do total)

3.6 - Serviço leito com ar condicionado 409.317 passageiros/ano (0,4% do total)

3.7 - Serviço misto (piso duplo e 2 tipos de serviço): 896.114 passageiros/ano (0,7% do total)

3.8 - Serviço semi-leito: 1.208.646 passageiros/ano (1% do total)

4. Viagens realizadas: 4.213.605 viagens/ano

5. Quilometragem percorrida: 1.411.379.674 km/ano

6. Passageiro x km: 27.131.696.862 pass x km/ano
7. Frota utilizada: 13.907 ônibus
8. Motoristas empregados: 21.913
9. Passageiros deficientes carentes transportados gratuitamente (ida/volta): 4.016.478 passageiros/ano
10. Idosos transportados:
  - 10.1 - Gratuitamente: 895.455 idosos/ano
  - 10.2 - Com desconto de 50%: 256.959 idosos/ano

Obs. Dados do site e do Anuário de 2008 (ano base 2007), divulgado pela ANTT.

### **1.2.1 Conceituando transporte urbano de passageiros**

O termo transporte urbano de passageiros é utilizado para explicitar os deslocamentos de pessoas no interior das cidades.

Conforme sugere Vasconcelos (1999, p. 40):

[...] o planejamento de transporte desenvolve sistemas de movimentação de pessoas e mercadorias, num espaço urbano definido, o que pressupõe a análise dos padrões gerais de deslocamento entre uma multiplicidade de origens e destinos.

Existem várias formas de se classificar o transporte urbano, tais como: motorizado ou não motorizado, privado/individual, público, coletivo ou de massa, semipúblico, a pé, entre outras.

Sem dúvida o carro/moto, ou transporte individual motorizado, é o mais cômodo e confortável, no entanto, pensando na eficácia do transporte de passageiros e atendendo as necessidades gritantes das cidades, sobretudo a questão da mobilidade urbana e o meio ambiente, o transporte público coletivo é de fundamental importância. Haja vista que por ele são transportadas várias pessoas ao mesmo tempo em um único veículo. O que minimiza a emissão de poluentes no ar, possibilitando o deslocamento de pessoas que não são habilitadas para conduzir

veículo motorizado ou não sabem como fazê-lo, além de proporcionar um meio mais barato de se locomover dentro das cidades.

Nas pequenas e médias cidades o transporte coletivo mais comum é o ônibus e as vans. Já nas grandes cidades também costumam compor o transporte público o metrô, trem suburbano e outros tipos de transporte sobre trilhos.

Segundo Ferraz e Torres (2004, p. 6) “um transporte público com qualidade e eficiência depende, principalmente, do atendimento a cinco requisitos: conscientização, planejamento, gestão, legislação e educação/capacitação”.

A conscientização de que o transporte público com qualidade e eficiência beneficia a todos os atores envolvidos, quer seja as empresas prestadoras do serviço, os usuários do sistema ou a própria administração pública.

O planejamento e a gestão do transporte público urbano deve ser responsabilidade do poder público, uma vez que são atividades fundamentais para que haja qualidade nos serviços prestados e atendem diretamente as necessidades da população.

Neste sentido, a legislação deve ser pensada de forma que forneça ao poder público esteio para realizar com êxito a sua função de planejar e gerir o sistema de transporte e ao mesmo tempo motive os empresários para investir no transporte público urbano.

A educação/capacitação é de fundamental importância para que cada setor envolvido no serviço de transporte público, poder público, iniciativa privada e comunidade, possa ter ciência de como realizar adequadamente as ações que lhe são pertinentes.

A operação do transporte público urbano é, em sua maioria, realizada por empresas privadas e o planejamento e a gestão do mesmo pelo poder público.

### **1.3 Modais de Transporte de Passageiros**

De acordo com Ballou (2001, p.156) “a seleção de um modal de transporte pode ser usada para criar uma vantagem competitiva do serviço”.

A escolha de um modal de transporte se dá após uma análise das características do público a ser transportado, ou seja, qual é a real necessidade da população que pretende se valer desse transporte.

Para Ansarah (2000, p 90) o mercado de passageiros se divide em três segmentos: viagens de negócios, viagens de turismo e viagens por razões pessoais. Além disso, deve-se levar em consideração na hora da escolha do melhor modal à distância a ser percorrida pelos usuários (origem/destino) e o tempo que cada usuário dispõe para realizar o percurso. Para exemplificar, de acordo com Ansarah (2000, p. 88):

[...] para um executivo paulista, às vezes é mais rápido participar de uma reunião no centro do Rio de Janeiro do que participar de uma reunião em Campinas, onde tem que enfrentar um transporte rodoviário por vias muitas vezes engarrafadas.

Atentando para esses dados sobre o público a ser transportado, pode-se então concluir qual o melhor modal para efetuar o transporte dos mesmos. Segundo Ansarah (2000, p 88) os modais de transporte de passageiros são: hidroviário, ferroviário, aéreo e rodoviário. A seguir veremos cada um deles.

### **1.3.1 Modal Hidroviário**

Embora a grande maioria dos transportes hidroviários seja relacionada ao transporte de carga também existe uma parcela das navegações destinadas ao transporte de pessoas ou passageiros.

O grande foco desse modal no que tange ao transporte de passageiros é o segmento de turismo. Nas viagens de turismo em cruzeiros marítimos pouco importa a chegada a um destino, o que realmente importa às pessoas são os atrativos oferecidos a bordo do navio como salas de jogos, lazer, espetáculos, uma alimentação abundante, entre outros.

Ansarah (2000, p. 136) afirma “Nos portos de escala do navio, apenas parte dos passageiros adere aos programas turísticos no local, e a outra parte prefere ficar a bordo ou limita-se a tours terrestres de curta duração”.

É um modal relativamente seguro. Alguns acidentes marítimos históricos, como por exemplo, o naufrágio do Titanic contribuiu para a segurança da vida humana no mar.

Medidas de segurança foram adotadas como a exigência que o navio tenha barcos salva-vidas com capacidade para transportar o dobro do total possível de

peças a bordo, 125% de coletes salva-vidas também baseado no total possível de peças a bordo. (Ansarah 2000, p 138)

No Brasil, segundo o INMETRO/SINMETRO, existem muitos rios e lagos navegável, além de um litoral extenso, o que para algumas peças, como é o caso das populações ribeirinhas da região norte do país, se torna o principal, senão o único, meio de transporte.

O mesmo órgão com a colaboração da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade e da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil realizou um trabalho de pesquisa sobre o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, tanto em mar aberto quanto em águas interiores do Brasil, a fim de conhecer qual a real situação do transporte hidroviário nacional. Para o cumprimento do decreto 5296/04 que determina ao INMETRO/SINMETRO promover as modificações pertinentes para garantir o direito de acessibilidade às peças portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, foram realizadas visitas a pontos de embarque e desembarque de passageiros em todas as regiões brasileiras. Além de visitas técnicas às delegacias, capitânicas e agências da Marinha do Brasil.

Dentre os resultados da pesquisa, cabe salientar que cerca de 70% da frota de embarcações se encontram nas regiões norte e nordeste, e é grande o número de terminais improvisados e praticamente inacessíveis para qualquer pessoa humana.

Foi elaborado um Acordo de Cooperação Técnica entre o Inmetro, a Marinha do Brasil, a Secretária Especial dos Direitos Humanos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) com o intuito de estabelecer a mútua cooperação entre as partes para o cumprimento do decreto anteriormente referido no tocante a acessibilidade no transporte aquaviário coletivo de passageiros.

O acordo prevê que até dezembro de 2012 todas as embarcações passíveis de adaptação estejam devidamente adaptadas e que a partir de setembro de 2011 todas as embarcações deverão ser fabricadas acessíveis.

### **1.3.2 Modal Ferroviário**

O modal ferroviário nacional para o transporte de passageiros no tocante a longas distâncias é praticamente inexistente.

Segundo Setti (2008, p. 133):

[...] com o fim de quase todos os trens de passageiros de longo percurso entre as décadas de 1970 e 1990, restaram em operação praticamente apenas os metropolitanos, tanto os de serviço suburbano como os metrô, iniciados em São Paulo e no Rio de Janeiro na década de 1970 e adotados em outras poucas capitais.

No Brasil existem atualmente 15 sistemas metro ferroviários, sendo: 7 federais, 6 estaduais e 2 concessões. São transportados anualmente, segundo dados da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), 1,2 milhões de passageiros por ano. Os sistemas atuam em 68 municípios brasileiros e atendem a 42,5 milhões de habitantes. Segundo a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), que é responsável pelo sistema de trens da região metropolitana de São Paulo desde 1992 e é vinculada a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, aproximadamente 2,6 milhões de pessoas usam o sistema diariamente (dados de 2011). O que representa cerca de três vezes o número de passageiros transportados em seu primeiro ano em operação. A CPTM serve atualmente 22 municípios da região metropolitana de São Paulo, e possui 89 estações operacionais. A seguir alguns dados extraídos do site oficial da CPTM:

- As seis linhas do sistema estão passando por obras de infraestrutura: modernização dos sistemas de sinalização, telecomunicações, energia, rede aérea e via permanente, além das estações mais antigas e da frota de trens.
- A CPTM transporta, atualmente, mais de 2,6 milhões de passageiros por dia, atendendo 22 municípios.
- Em 2005, a média de passageiros/dia útil era de 1,3 milhão.
- Por dia são programadas cerca de 2.400 viagens.
- 89 estações, das quais 37 acessíveis.
- Só as estações Brás, Luz e Barra Funda recebem juntas quase 50% do movimento diário.
- No total são 260 km de extensão, somando as 6 linhas.

Além disso, a CPTM também concede transporte gratuito para pessoas acima de 65 anos e usuários especiais.

Este último desde que devidamente comprovada à necessidade através do cumprimento de algumas formalidades descritas no endereço eletrônico [http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_atendimento/especiais.asp](http://www.cptm.sp.gov.br/e_atendimento/especiais.asp). Cabe tomar conhecimento que o usuário especial pode indicar até quatro acompanhantes que também podem

viajar gratuitamente, desde que acompanhado pelo usuário especial e um único acompanhante por vez.

### **1.3.3 Modal Aeroviário**

A aviação brasileira, sobretudo o transporte de passageiros, vive um ótimo momento com o crescimento do poder econômico da população. As classes B e C, principalmente a C, estão consumindo mais bens supérfluos, como as viagens de turismo, por exemplo, o que gerou um aumento no uso desse modal antes considerado elitizado.

Para Vieira (2009, p.91) “o transporte aéreo no Brasil, um país de dimensões continentais, é importante como fator estratégico e de integração nacional para permitir a acessibilidade nacional”.

Segundo dados da INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária), empresa responsável pela administração de 97% da movimentação do transporte aéreo regular no Brasil, são efetuados 2,88 milhões de pousos e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras, transportando cerca de 178,8 milhões de passageiros por ano.

No que diz respeito ao tema da acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, a INFRAERO tem implementado, nos 66 aeroportos administrados por ela, desde 2004, ações de capacitação para o atendimento a esse público específico, através de cursos ministrados aos seus colaboradores, empresas terceirizadas e comunidade aeroportuária. Além disso, 3.500 empregados da INFRAERO participaram do curso de Libras (Língua Brasileira de Sinais) nos aeroportos administrados pela mesma.

Segundo a AME (Amigos Metroviários dos Excepcionais), com sede no bairro de Tatuapé em São Paulo, organização fundada em Agosto de 1990 a partir da iniciativa dos metroviários de São Paulo juntamente com pais e amigos de pessoas com deficiência, caracteriza-se como uma organização da sociedade civil, sem fins lucrativos, e foi declarada entidade de Utilidade Pública Municipal, Estadual e Federal é de suma importância que os portadores de necessidades especiais tenham os seus direitos garantidos e possam realizar suas viagens nos aeroportos brasileiros com tranquilidade.



Ainda segundo a mesma organização as necessidades desse público específico vão além de rampas de acesso e alguns espaços reservados nos aviões. Faz-se necessário também uma comunicação eficaz capaz de contemplar pessoas com deficiência visual, através de indicadores sonoros e em braile, além de pisos táteis que vão facilitar a locomoção dos mesmos. Já para os deficientes auditivos é preciso o auxílio de profissionais treinados e capacitados em Língua Brasileira de Sinais (Libras) para recepção e orientação.

Além disso, é importante que nos aeroportos haja balcões adaptados com altura adequada para que uma pessoa que se locomove através de cadeira de rodas possa ter acesso ao atendente de forma tranquila e de fácil comunicação visual. Outro aspecto que deve ser observado para o perfeito atendimento aos cadeirantes nos aeroportos está vinculado ao momento de embarque nas aeronaves. Esse deve ser feito de maneira que o próprio cadeirante consiga se deslocar sem a necessidade de que seja carregado por alguém.

Para isso, os aeroportos devem se instrumentalizar com um equipamento chamado Ambulift, que é um veículo dotado de elevador e que tem como função transportar o cadeirante no embarque e desembarque da aeronave. O Ambulift precisa estar equipado com cinto de segurança e/ou fixação para a cadeira de rodas.

O grande problema é que esse tipo de equipamento ainda não está disponível na maior parte dos aeroportos brasileiros, ficando restrito somente aos grandes aeroportos.

#### **1.3.4 Modal Rodoviário**

Sem sombra de dúvida o Brasil é um país rodoviário. A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), agência responsável pela outorga e fiscalização das permissões e autorização para a operação de serviços de transportes interestaduais e internacionais, além da gestão e controle do transporte interestadual semiurbano (aquele com característica de transporte rodoviário urbano, com no máximo 75 quilômetros e que ultrapassa os limites do Estado ou Distrito Federal) e semiurbano internacional (quando ultrapassa os limites do país), é responsável pela movimentação de mais de 140 milhões de usuários/ano.

Só no ano de 2008 o transporte regular rodoviário, se comparado com o aéreo, foi responsável por cerca de 71% dos deslocamentos interestaduais e internacionais.

Para tanto, o Brasil possui segundo números da própria ANTT, 1,7 milhões de quilômetros de malha rodoviária, das quais 186 mil entre rodovias federais e estaduais são asfaltadas. Esses números demonstram a importância do modal rodoviário para o Brasil.

Pensando na questão da acessibilidade nos terminais e nos pontos de parada de ônibus a ARTESP (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) desenvolveu um manual para direcionar as adaptações necessárias no intuito de oferecer maior liberdade para os portadores de necessidades especiais na utilização dos serviços de transporte público rodoviário.

Neste manual são contemplados pontos como a utilização de sanitários, lanchonetes, guichês ou bilheterias, as plataformas de embarque e desembarque para os usuários de cadeira de rodas, além das necessidades de locomoção dos deficientes visuais, usuários de muletas, entre outros.

## 2 Definindo Mobilidade Urbana e Necessidades Especiais

### 2.1 Mobilidade Urbana

Com o crescimento populacional que vivemos nos dias atuais e com a migração de grande parte da população que vivia na zona rural (campo), sobretudo nas regiões norte e nordeste do Brasil, para a zona urbana (cidade) em busca de melhores condições de vida, tornou-se gritante a necessidade de se repensar os deslocamentos dentro das cidades. E não somente isso, mas pensar também em como proporcionar igualdade social para todos os públicos que compõe o cenário urbano.

Para Duarte (2012, p. 13) “a mobilidade urbana é um fator preponderante para o crescimento de forma bem orientada e para o desenvolvimento das cidades”.

No Brasil de um total de 188 milhões de habitantes, cerca de 160 milhões vivem nas cidades. (Biavati, 2007, p. 13).

Com esse número elevado de pessoas vivendo nas cidades é até certo ponto natural que problemas como congestionamentos, acidentes de trânsito, pessoas morando nas ruas, debaixo de viadutos, entre outros, aconteçam.

A grande maioria das cidades cresceu de forma não planejada, ou seja, sem um estudo prévio de ocupação consciente do espaço urbano, o que gerou um fenômeno comum nos dias atuais: a favelização.

A mobilidade urbana vem para tentar equacionar esses problemas através de estudos sobre a utilização dos meios de transporte de forma conscienciosa, o cuidado com o meio ambiente, pensando a questão da sustentabilidade, além do cuidado com o tema do uso e ocupação do solo.

Conforme Duarte (2012, p. 12):

[...] o grande desafio que deve ser abraçado pela mobilidade urbana é a inclusão de parcelas consideráveis da população na vida das cidades, promovendo a inclusão social à medida que proporciona acesso amplo e democrático ao espaço urbano.

Pensando na fala de Duarte fica muito claro que ainda estamos em um processo evolutivo, sobretudo no que tange ao acesso amplo e democrático ao espaço urbano. É muito comum ao se caminhar pelas calçadas das cidades nos depararmos com caçambas de entulho, bancas de jornal, portões elétricos que ao se

abrirem invadem boa parte da calçada, lixeiras, árvores gigantescas, tudo isso ocupando um espaço, que teoricamente, deveria ser de livre circulação para os pedestres. Isso sem mencionar os comerciantes que fazem das calçadas uma extensão do seu comércio, distribuindo sobre as calçadas mesas, cadeiras, gazebo, entre outras coisas.

Se para a população em geral esses problemas já geram um desconforto, o que dizer então de uma parcela da sociedade que já sofre com suas limitações físicas e/ou mentais, que são os portadores de necessidades especiais. A questão é como o deficiente visual se locomove em meio urbano como este? Como um cadeirante tem condições de acesso amplo e democrático nesse espaço urbano?

Muito se pensa nas vias onde circulam os veículos motorizados, e realmente se faz necessário um processo de melhoramento contínuo dessas vias, mas é preciso também discutir as vias de circulação de pedestres, que são as calçadas. De acordo com Duarte (2012, p. 24):

[...] o projeto da calçada ideal é aquele na qual o pedestre caminha com segurança, em percursos livres de obstáculos, mas compartilhados com mobiliário urbano, como telefones públicos, bancos, paradas de ônibus e táxi, revistarias, e que prevê a sua conservação.

Além disso, também são de extrema importância as formas de comunicação da via com os usuários das calçadas. A comunicação visual, como faixas de pedestres e sinais de trânsito, que contemplam a população em geral, e a comunicação tátil e sonora, para ao público com deficiência visual, como piso tátil que vai indicar o caminho livre de obstáculos.

Em suma, a calçada deve ser dimensionada levando em consideração o fluxo de pedestres, o mobiliário urbano, a arborização das vias e a garantia de acessibilidade e locomoção aos portadores de necessidades especiais. (ABNT NBR 9050:2004)

Outro ponto a ser discutido dentro da mobilidade urbana é a questão do uso das bicicletas como meio de transporte efetivamente. É sabido que a bicicleta é um meio de transporte barato e saudável tanto para o usuário quanto para o meio ambiente como um todo, além de necessitar de uma infraestrutura relativamente simples para sua locomoção: as ciclovias ou as ciclofaixas.

As ciclovias são pistas exclusivas para o tráfego de bicicletas e são separadas dos demais elementos viários (calçadas e arruamentos).

As ciclofaixas são áreas partilhadas com outros sistemas de transporte e dependem apenas de sinalização adequada, ou seja, uma parte da via é demarcada, normalmente com uma pintura no solo, transformando aquele trecho da via em uma área para circulação exclusiva de bicicletas.

Alguns entraves inviabilizam o uso das bicicletas como meio de transporte no Brasil. O número pequeno de ciclovias é um deles. O Brasil tem cerca de 600 quilômetros de ciclovias, a grande maioria está ligando pontos de lazer das cidades, como parques, por exemplo, por isso não podem ser consideradas como estrutura para a mobilidade urbana. Além disso, o número de bicicletários ou paraciclos é irrisório e não há uma infraestrutura estabelecida para integrar o uso da bicicleta aos demais sistemas de transporte.

Também faz parte do cenário da mobilidade urbana os meios de transporte motorizados: veículos individuais e coletivos.

O Brasil é um país predominantemente rodoviário, portanto grande parte das ações ligadas à mobilidade urbana está voltada para o trânsito de veículos.

As cidades crescem e se desenvolvem. O número de veículos que trafega pelas vias também cresce principalmente nos grandes centros urbanos, conseqüentemente faz-se necessário estudar meios para que as vias possam atender a nova demanda e permitir uma mobilidade adequada.

A ampliação ou alargamento das vias, o redirecionamento do fluxo de trânsito, a limitação do tráfego em determinados trechos das cidades (através de restrições quanto ao limite de peso transportado, horários pré-determinados), a criação de corredores exclusivos para ônibus, são algumas das medidas adotadas para tentar minimizar o problema do trânsito no Brasil.

## **2.2 Necessidades Especiais**

De acordo com o censo demográfico de 2000, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em torno de 14,45% da população brasileira tinha algum tipo de deficiência. Isso equivale 24,54 milhões de pessoas, visto que a população de 2000 era cerca 169,79 milhões de habitantes.

Para Paz (2006, p. 19):

[...] deficiência é todo e qualquer comprometimento que afeta a integridade da pessoa, causando prejuízos em sua locomoção, na coordenação de movimentos, na fala, na compreensão de informações, na orientação espacial ou na percepção e contato com outras pessoas. Ou seja, é toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano.

Segundo Gil in Alquéres (2005) existem algumas definições médicas que explicam o que são e quais são as deficiências:

*Deficiência física: Alteração completa ou parcial dos membros superiores (braços) e/ou inferiores (pernas), acarretando o comprometimento da função física.*

É muito importante ter ciência que uma pessoa portadora de deficiência física não necessariamente também possui uma incapacidade intelectual, pelo contrário, aquelas pessoas que são limitadas fisicamente tendem a desenvolver um grande potencial intelectual. O que elas precisam é de ambientes adaptados que permita a sua autonomia enquanto cidadão.

*Deficiência auditiva: Perda parcial ou total das possibilidades auditivas sonoras, variando em graus e níveis, desde uma perda leve até a perda total da audição.*

Essa parcela da sociedade é facilmente inserida em atividades rotineiras através de adaptações. Como o uso de aparelhos auditivos para aquelas pessoas que possuem graus leves ou moderados da perda auditiva, e o uso da Língua Brasileira de Sinais (Libras) para as pessoas que possuem graus elevados ou até a perda total da audição.

*Deficiência Visual: Abrange desde a cegueira até a visão subnormal (baixa visão), que é uma diminuição significativa da capacidade de enxergar, com redução importante do campo visual e da sensibilidade aos contrastes e limitação de outras capacidades.*

Quando a deficiência em questão é a chamada subnormal é possível através do auxílio de óculos, lupas, lentes de grau, entre outros, devolver ao indivíduo a sua vida social normal. Agora quando o assunto é cegueira tornam-se necessárias algumas adaptações nos ambientes sociais de uso público para que esse deficiente possa se locomover sem a necessidade de ser conduzido por outrem. Pisos táteis, que irão direcionar o portador de deficiência visual, o uso do braille para que o mesmo tenha acesso a informações pertinentes e necessárias a todos os

frequentadores do ambiente, informações sonoras emitidas através de alto-falantes como acontece nos aeroportos, por exemplo.

*Deficiência mental: Segundo a definição adotada pela AAMR (American Association of Mental Retardation – Associação Americana de Deficiência Mental), a deficiência mental é um funcionamento intelectual significativamente abaixo da média, coexistindo com limitações relativas a duas ou mais das seguintes áreas de habilidades adaptativas: comunicação, auto-cuidado, habilidades sociais, participação familiar e comunitária, autonomia, saúde e segurança, funcionalidade acadêmica, de lazer e trabalho. Manifesta-se antes dos dezoito anos de idade.*

É muito importante não confundir a deficiência mental com a doença mental. A pessoa portadora de deficiência mental não tem surtos psicóticos, não tem ataques e não tem convulsões. Ela necessita de cuidados especiais, mas possui um potencial que pode ser estimulado principalmente através do convívio social, a fazer sentir-se parte integrante do meio onde está inserida.

*Deficiência múltipla: É a associação, no mesmo indivíduo, de duas ou mais deficiências primárias (mental/visual/auditiva/física), com comprometimentos que acarretam consequências no seu desenvolvimento global e na sua capacidade adaptativa.*

Nesse caso é preciso analisar quais as deficiências que o indivíduo possui e qual é a melhor forma para dar a ele um nível considerável de autonomia social.

*Surdocegueira: É uma deficiência única que apresenta as deficiências auditiva e visual juntas em diferentes graus.*

Para que uma pessoa surdocega possa se socializar carece do auxílio de um guia- intérprete. Só assim poderá trabalhar, estudar, se locomover pelos ambientes sociais. Existem duas classificações para a surdocegueira:

Surdocego pré-linguístico, são aqueles que já nascem surdocegos ou adquirem a doença antes do aprendizado de uma língua.

Surdocego pós-linguístico, são aqueles que possuem uma deficiência, auditiva ou visual, e adquire a outra após o aprendizado de uma língua, ou quando ocorre a aquisição da surdocegueira sem outros precedentes.

Para se comunicar com as pessoas surdocegas usa-se o alfabeto digital formado pelos dedos, ou seja, a pessoa que se comunica irá formar as palavras, letra por letra, na mão do surdocego. Caso o surdocego não saiba falar ele usará o mesmo método para responder. Para as pessoas que adquiriram a deficiência após

terem sido alfabetizadas o método é bem parecido, no entanto, ao invés de se escrever letra por letra, se escreve as palavras sobre o braço ou a mão do surdocego.

### **2.2.1 Cadeirantes**

Cadeirante é o "termo popular utilizado para diferenciar o usuário de cadeira de rodas dos demais". (Ribeiro, Souza & Magalhães, 2005, p. 77)

Muitos são os problemas enfrentados pela pessoa na condição de cadeirante, como a adaptação do usuário à própria cadeira de rodas, o sentimento de incapacidade que algumas vezes tenta dominar o cadeirante, a discriminação da sociedade, entre outros. No entanto, esta pesquisa se limitará a estudar o aspecto da locomoção dos cadeirantes em ambientes públicos e o transporte público rodoviário para os mesmos na cidade de Campinas/SP.

Talvez uma das maiores dificuldades enfrentadas pelos cadeirantes seja a autonomia ou independência para deslocar-se pelos ambientes sem a necessidade do auxílio de outrem para isso.

Às vezes, o cadeirante encontra dificuldades de locomoção em sua própria casa. Carvalho (2001, p. 67) afirma:

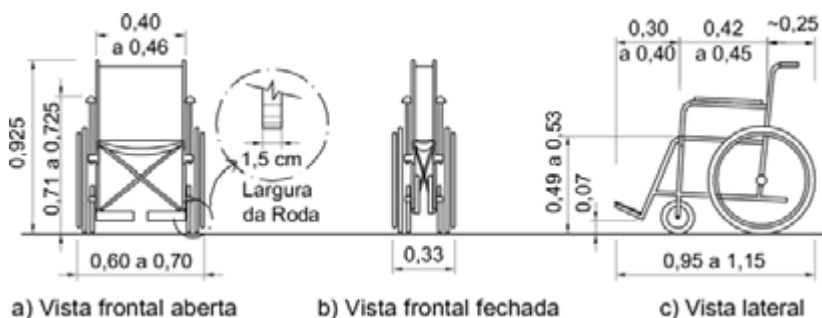
[...] acessos e circulações com dimensões insuficientes para garantir a passagem e acesso livre, dificultando as manobras da cadeira de rodas; inexistência dos componentes de ajuda protética; distribuição de mobiliário que inviabiliza o acesso aos espaços e móveis; desrespeito às dimensões de alcance vertical e horizontal; e relação entre interior e exterior deficiente com janelas pequenas, altas e com comando fora do alcance do cadeirante.

Para evitar esse tipo de transtorno não só em casa, mas principalmente em ambientes públicos é preciso ter conhecimento sobre algumas medidas padrão instituídas pela Agência Brasileira de Normas Técnicas sobre o uso da cadeira de rodas.

Algumas medidas importantes constantes na ABNT NBR 9050:2004:

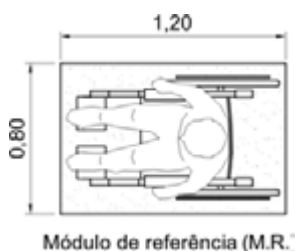


Figura 1: Dimensões para cadeira de rodas manuais ou motorizadas.



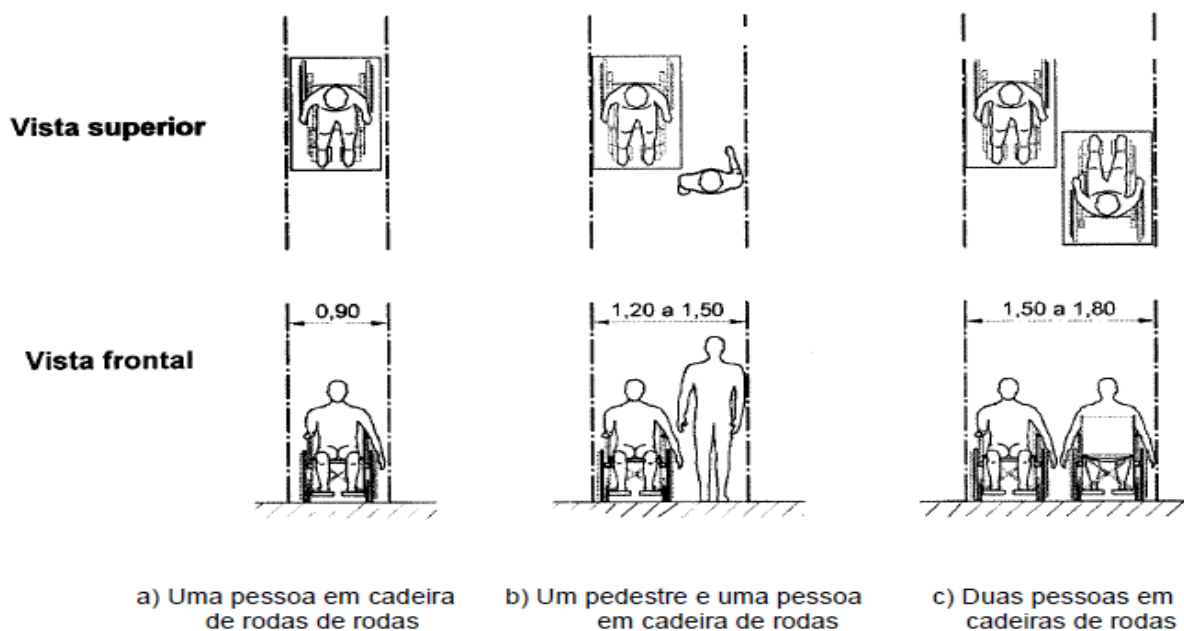
Fonte: ABNT NBR9050/04

Figura 2: Módulo de referência: projeção de 0,80m por 1,20m no piso ocupado por uma pessoa utilizando cadeira de roda.



Fonte: ABNT NBR9050/04

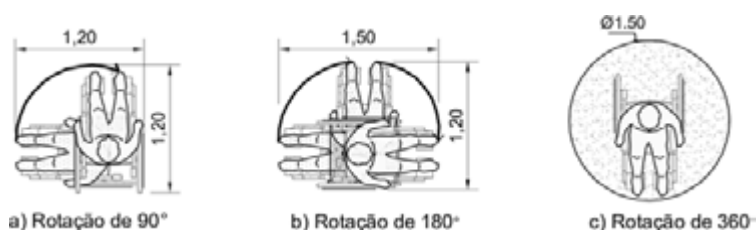
Figura 3: Largura para deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas.



Fonte: ABNT NBR9050/04

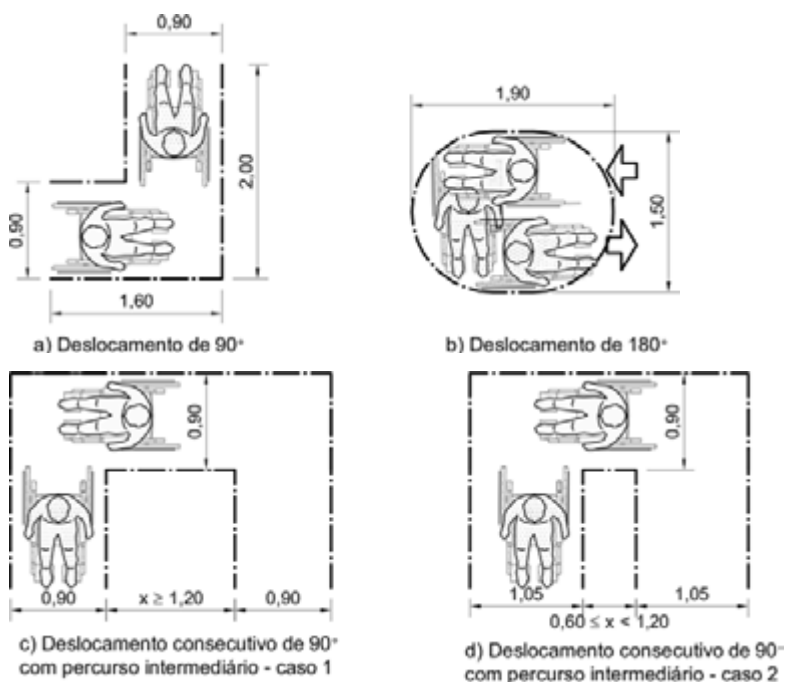
Figura 4: Medidas necessárias para a manobra de cadeira de rodas sem deslocamento.

- a) para rotação de  $90^\circ = 1,20 \text{ m} \times 1,20 \text{ m}$ ;
- b) para rotação de  $180^\circ = 1,50 \text{ m} \times 1,20 \text{ m}$ ;
- c) para rotação de  $360^\circ = \text{diâmetro de } 1,50 \text{ m}$ .



Fonte: ABNT NBR9050/04

Figura 5: Manobra de cadeiras de rodas com deslocamento.



Fonte: ABNT NBR9050/04

A indicação de acessibilidade das edificações, do mobiliário, dos espaços e dos equipamentos urbanos deve ser feita por meio do símbolo internacional de acesso. (ABNT NBR 9050:2004)

Figura 6: Símbolo Internacional de Acesso



Fonte: ABNT NBR9050/04

Esta indicação deve sempre ser colocada em local de fácil visualização, tais como: entradas, áreas e vagas de estacionamento de veículos, áreas acessíveis de embarque e desembarque, sanitários, locais de assistência para resgate, áreas de refúgio, saídas de emergência, lugares reservados para pessoas em cadeira de rodas, equipamentos exclusivos para o uso de pessoas portadoras de deficiência.

### **3 Transporte Público Municipal para cadeirantes na cidade de Campinas/SP**

Campinas é uma cidade localizada no interior do estado de São Paulo a 96 quilômetros da capital, possui uma área de 801 quilômetros quadrados e uma população de aproximadamente 1 milhão de habitantes.

Uma cidade desse porte precisa pensar seriamente na questão da mobilidade urbana, sobretudo no tocante ao transporte público, e com ênfase na acessibilidade.

Segundo Bittencourt (2005):

O transporte público e a mobilidade urbana, em qualquer lugar do mundo, são fatores determinantes na qualidade de vida das pessoas e assumem papel de destaque na atração de investimentos e no crescimento econômico, sobretudo nos grandes centros. Em Campinas, cidade sede da região metropolitana, sinônimo de desenvolvimento econômico e referência tecnológica para todo o País, isso não é diferente.

Bittencourt (2005) ainda afirma que cerca de 500 mil pessoas por dia se valem do transporte público para se locomoverem no município.

No meio desse numero gigantesco de pessoas que utilizam o transporte público estão os cadeirantes.

Durante a pesquisa não foi possível constatar o número exato de cadeirantes existentes atualmente na cidade de Campinas, mas segundo o vice-presidente da Comissão Permanente de Acessibilidade, que será abordada com maiores detalhes no transcórre da pesquisa, Paulo Marques cerca de 13% da população do município possui algum tipo de deficiência.

O município faz parte de um grupo de seis cidades que participarão do programa do Governo Federal chamado “Cidade Acessível é Direitos Humanos”. Dentre os critérios de avaliação adotados pela Subsecretária Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência para escolher os primeiros municípios que participariam do programa está o transporte público urbano acessível. (<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cidadania-assistencia-e-inclusao-social/cidade-acessivel.php>) acesso em 12 de Novembro de 2012 às 00:25h

Para cumprir o compromisso assinado com Governo Federal em 1º de Julho de 2010, Campinas tem criado alguns programas voltados para o transporte público acessível, principalmente focando a acessibilidade para os cadeirantes, dentre os

quais está inserido o PAI (Programa de Acessibilidade Inclusiva). Além disso, também foi criada uma comissão para tratar dos assuntos relacionados à acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida chamada de CPA (Comissão Permanente de Acessibilidade).

### **3.1 Programa de Acessibilidade Inclusiva (PAI) – EMDEC - Campinas**

Segundo definição extraída do site da EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas) (Acesso em 12 de outubro de 2012 22h18) “o Programa de Acessibilidade Inclusiva (PAI) tem como objetivo desenvolver e articular ações que ampliem e qualifiquem a mobilidade, a circulação e a segurança de pessoas com deficiência, idosos, gestantes, pessoas acompanhadas por crianças de colo e pessoas com restrição de mobilidade temporária ou permanente, bem como outros atendidos pela legislação vigente”.

Como citado acima, o programa visa ampliar a qualificar a mobilidade, a circulação e a segurança de pessoas, entre outras, com deficiência. No entanto, quando se pesquisa sobre o PAI, nota-se que em praticamente todas as suas iniciativas a busca pela acessibilidade é pautada, principalmente, na acessibilidade para os cadeirantes. Isto acontece porque, guardada as particularidades de cada tipo de deficiência, no ambiente onde um cadeirante consegue se locomover de forma autônoma presume-se que os demais deficientes não terão dificuldades em circular no mesmo ambiente.

Este programa possui cinco pilares principais, a partir dos quais são realizadas todas as ações:

I - medidas que ampliem a acessibilidade no sistema de transporte coletivo, na circulação de pedestres e nos demais equipamentos urbanos, tais como:

- a) aumento da frota de ônibus e micro-ônibus acessíveis;
- b) desenvolvimento de novas tecnologias veiculares;
- c) adaptação e implantação de infraestrutura nos principais pontos de deslocamento de pessoas com restrição de mobilidade (terminais, estações de transferência, passarelas, calçadas com guias rebaixadas);
- d) sinalização horizontal, vertical e semafórica apropriadas;

e) monitoramento em pontos estratégicos da cidade.

II - medidas que ampliem o acesso dos beneficiários do Decreto Nº 15.570, de 16/08/2006, que prevê atendimento personalizado às pessoas devidamente cadastradas para o serviço de transporte complementar da rede, realizado “porta a porta”, operado por veículos acessíveis que integram o Sistema InterCamp;

III - medidas que ampliem o acesso de pessoas em condições de mobilidade reduzida, especialmente cadeirantes, ao táxi acessível, realizado por veículos adaptados, não exclusivos, e com tarifas e regras semelhantes às dos demais permissionários dessa modalidade de serviço;

IV - medidas que ampliem o acesso dos beneficiários aos cartões de Bilhete Único Gratuito, conforme previsão constante na Lei Nº 8.616, de 04/12/1995 e no Inciso IV do Art. 3º do Decreto Nº 15.465, de 10/05/2006;

V - medidas que ampliem o acesso dos beneficiários aos cartões do Bilhete Único Idoso, conforme previsão constante do Art. 230 da Constituição Federal, garantindo mais agilidade, segurança e o conforto no transporte público.

Os cadeirantes em Campinas, a partir do PAI, têm uma maior capacidade de viajar dentro do município, mesmo no transporte público regular, através do Sistema InterCamp, uma vez que atualmente, segundo números da EMDEC, 535 (42,1%) dos 1.270 veículos que operam no município oferecem acessibilidade. Eles contam com dispositivos que visam garantir a autonomia do cadeirante no embarque e desembarque, tais como: rampas e piso rebaixado.

Além do transporte público municipal regular, os cadeirantes contam com outro meio de transporte ou serviço oferecido pelo município chamado PAI-Serviço, que também faz parte do Programa de Acessibilidade Inclusiva.

O PAI-Serviço contempla pessoas com mobilidade reduzida, a maior parte dos seus usuários é cadeirante. Conta com 25 vans e 2 ônibus adaptados e acessíveis que quando solicitados através do telefone 0800 600 1517 realizam gratuitamente o deslocamento origem/destino ou origem/ponto de ônibus. Esse serviço funciona de segunda a sexta, das 06:30 as 23:30h e aos sábados, domingos e feriados, das 07:30 as 18:00h.

Figura 7: Veículo Acessível do PAI-Serviço



Fonte: Google Imagens acesso em: 12 de Novembro 2012

No entanto, para ter acesso ao serviço o morador do município, portador de mobilidade reduzida, deverá preencher um formulário fornecido pela EMDEC. Em seguida passar por uma avaliação médica para confirmar a sua deficiência, o médico deverá assinar e carimbar o formulário. E por fim, comparecer a EMDEC com cópia do RG ou Certidão de Nascimento, cópia do comprovante de residência e foto 3X4, caso não possua o Bilhete Único. Além disso, a EMDEC também realizará uma visita técnica a casa do solicitante.

Uma vez cumprida as formalidades cadastrais, para desfrutar do PAI-Serviço basta o cadeirante ligar para o telefone gratuito 0800 600 1517 das 06:00 às 00:00 horas e agendar uma das 25 vans que efetuam as viagens.

Campinas oferece ainda, sobretudo aos cadeirantes, uma frota de 20 táxis acessíveis. Duas empresas operam o serviço de táxis acessíveis: Hangar Central de Transportes e Zanca Transportes. Cada uma vai operar com dez veículos e em regiões distintas no município. A Zanca atua com 3 vagas no aeroporto de Viracopos e outras sete distribuídas pela cidade. Já a Hangar ficou com duas vagas na Rodoviária /Terminal Ramos de Azevedo (Botafogo); duas na Rua Coronel Silva Telles (Cambuí); duas no Shopping Parque Dom Pedro (Jardim Santa Genebra); e uma nos seguintes pontos: Praça 23 de outubro do Balão do Castelo (Castelo); Rua Luiz Vicentin (Barão Geraldo); Avenida João Jorge (Vila Industrial); e Praça da Catedral (Centro).

O atendimento pode ser feito no próprio ponto ou por agendamento telefônico.

Os táxis acessíveis podem ser vistos na figura abaixo:

Figura 8: Táxis Acessíveis



Fonte: Google Imagens acesso em: 12 de Novembro de 2012

A principal contribuição do Programa de Acessibilidade Inclusiva (PAI) é garantir que as obras executadas pela Prefeitura sejam pautadas pelo princípio da acessibilidade universal e fazer com que os equipamentos urbanos já existentes passem por um processo de adaptabilidade a fim de atender a qualquer pessoa, principalmente aquelas que como os cadeirantes possuam algum tipo de limitação.

O PAI possui um regulamento a ser obedecido que consta em anexo nesta pesquisa.

### **3.2 Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) – Prefeitura Municipal de Campinas**

A Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) é uma comissão subordinada a Secretária Municipal de Urbanismo da Prefeitura Municipal de Campinas. Foi instituída pelo Decreto Municipal 15.268 de 21 de setembro de 2005, alterado pelo Decreto 15.855 de 06 de junho de 2007 com intuito de tratar questões relativas à acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Atualmente é composta por 18 membros e seus respectivos suplentes, 10 representantes de Secretarias Municipais, 2 de Conselhos Municipais e 6 de Entidades Civis.

A CPA desempenha papel importantíssimo na questão da mobilidade e acessibilidade dos cadeirantes em vias e espaços públicos na cidade de Campinas, uma vez que atua na:



- elaboração de normas que garantam acessibilidade nas edificações, vias e espaços públicos, transportes, mobiliário e equipamentos urbanos, bem como os meios de comunicação;
- divulgação de informações e de sinalizações para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- opinar sobre planos e serviços públicos;
- emitir pareceres e propostas referentes aos planos de acessibilidades;
- dirimir dúvidas quanto às aplicações específicas da legislação; e
- fiscalização de aplicação das normas legais, acionando os órgãos competentes.

Pensando em proporcionar lazer aos cadeirantes o prefeito em exercício da cidade de Campinas Pedro Serafim assinou no dia 18 de junho de 2012 o decreto 17.617/2012 que regulamenta a lei nº 9.756, de 04 de junho de 1998. Esta trata da obrigatoriedade da disponibilização de espaços suficientes para cadeirantes em cinemas, teatros, salas de projeções e espetáculos do município.

A presidente da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) considera este decreto um avanço para a cidade e para os cadeirantes e deficientes como um todo. Segundo Magda Aparecida Pizzinato Férmino (<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=13765>) acesso em 15 de novembro de 2012:

“Tudo que se trata da inclusão do deficiente na sociedade é um avanço significativo. Isso mostra que Campinas está se preocupando com aquelas pessoas que possuem algum tipo de deficiência”.

De acordo com entrevista realizada com a presidente da CPA um dos papéis da Comissão de Acessibilidade Permanente (CPA) é de fiscalizar se as normas de acessibilidade estão sendo aplicadas e respeitadas no município, no entanto, não é possível fiscalizar toda a cidade de Campinas. Nesse sentido a CPA atua, principalmente, através de denúncias feitas pela própria população:

*A CPA ela não têm como, nós não temos eh! gente tá, pra ficar indo e fazendo fiscalização na cidade toda, então o que a CPA faz, se você tem uma denúncia, ela atua muito sobre denúncia, você recebe uma denúncia de um local que não está acessível [...]*

Além disso, é função da CPA a análise dos projetos públicos de grande porte no tocante a verificação do cumprimento das normas de acessibilidade. Ou seja, ela faz a leitura do projeto e verifica se o mesmo atende as condições estipuladas pelo Decreto Federal 5.296/2004 que define as condições gerais para a concepção e implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos e determina a obrigação de atender os princípios do Desenho Universal, tendo como referência a NBR 9050/04.

Conforme a presidente da CPA é considerado projeto público de grande porte aqueles acima de 500 metros quadrados.

A Comissão Permanente de Acessibilidade também analisa projetos para estabelecimentos particulares. Caso o proprietário queira tornar o seu estabelecimento acessível, ele apresenta o seu projeto para apreciação da CPA, e esta irá orientá-lo a cerca das adaptações necessárias.

Para que um espaço público ou privado seja acessível aos cadeirantes alguns itens verificados pela CPA são: acesso e circulação livres de barreiras, eliminação de desníveis por meio de rampas ou equipamentos eletromecânicos, sanitários acessíveis destinados ao uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, entre outros.

Campinas vem trabalhando para se adaptar a essa classe de munícipes. A Prefeitura por meio da EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas) tem realizado obras na cidade, sobretudo na região central, que buscam facilitar o acesso de cadeirantes em espaços públicos como terminais, estações de transferência, calçadas (com guias rebaixadas), a própria prefeitura, entre vários outros espaços públicos.

As imagens abaixo demonstram algumas das adaptações em Campinas que são fiscalizadas pela CPA.

Paço Municipal de Campinas: plataforma móvel.

Figura 9: Plataforma Móvel em Campinas



Fonte: Arquivo Pessoal – Pesquisa de Campo realizada em 13 de Novembro de 2012

Cruzamento das avenidas Benjamin Constant com Anchieta: guia rebaixada.

Figura 10: Guias Rebaixadas



Fonte: Arquivo Pessoal – Pesquisa de Campo realizada em 13 de Novembro de 2012

Poupa Tempo no centro de Campinas: Elevador para Deficientes.

Figura 11: Elevador para deficientes no Poupa-tempo



Fonte: Arquivo Pessoal – Pesquisa de Campo realizada em 13 de Novembro de 2012

Terminal Central: banheiro adaptado e acesso para cadeirante ao lado das catracas.

Figura 12: Acessibilidade no Terminal Central



Fonte: Arquivo Pessoal – Pesquisa de Campo realizada em 13 de Novembro de 2012

Rodoviária: elevador, banheiro e rampa de acesso para deficientes, além de placas de informação em lugar visível.

Figura 13: Acessibilidade na Rodoviária



Fonte: Arquivo Pessoal – Pesquisa de Campo realizada em 13 de Novembro de 2012

Mas nem tudo são flores para os cadeirantes, veremos a seguir duas fotos tiradas durante esta pesquisa na região central de Campinas e que demonstra a inacessibilidade em algumas vias importantes de mobilidade dos mesmos. Uma das imagens em questão remete a uma rua que dá acesso ao terminal Magalhães Teixeira, anexo à rodoviária.



## Rua Marechal Deodoro: um dos acessos ao terminal Magalhães Teixeira

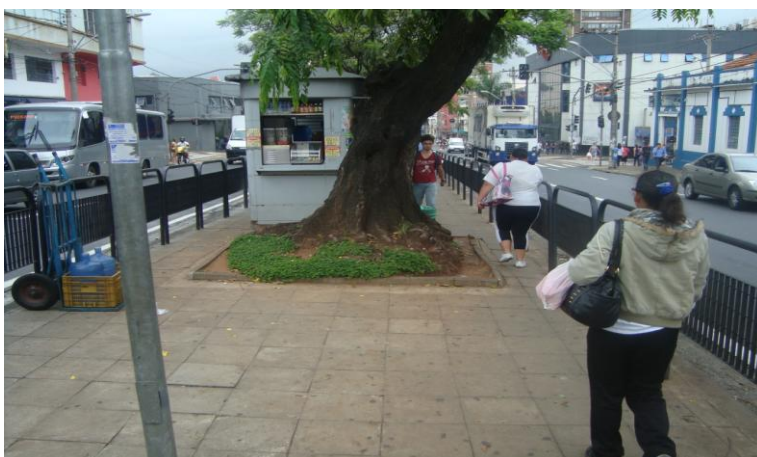
Figura 14: Acesso ao Terminal Magalhães Teixeira



Fonte: Arquivo Pessoal – Pesquisa de Campo realizada em 13 de Novembro de 2012

## Canteiro Central da Av. Senador Saraiva.

Figura 15: Canteiro Central da Av. Senador Saraiva



Fonte: Arquivo Pessoal – Pesquisa de Campo realizada em 13 de Novembro de 2012

A Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) segundo a fala de sua presidente Magda Aparecida Pizzinato Férmino já tem notado melhorias no que

tange a conscientização da população em relação à acessibilidade em estabelecimentos privados:

*Então hoje em dia, eu já estou aqui há sete anos com essa luta de CPA né, a gente percebe que a mentalidade já tá mudando, eu já não tenho recebido tanto telefonema, dizendo, “meu comércio é pequeno eu tenho que fazer banheiro pra deficiente. Bem, já não vai fazer dois banheiros: um masculino e um feminino, então já faz adaptado, já fica uma coisa só. Isso que a gente precisa mudar, esta ideia de que o deficiente é uma terceira pessoa. Mas isso já tá mudando, antes a gente recebia telefonemas perguntando eu sou obrigado a fazer? Agora a gente recebe essa pergunta: como eu faço? Então já mudou né[...]*

Magda conclui ainda que “a exclusão muitas vezes surge pelo medo de novas situações, o temor ao que é diferente. Todavia, o diferente é apenas algo que nunca vivenciamos”.

#### 4 Considerações Finais

A grande questão que norteou toda essa pesquisa foi tentar constatar se os cadeirantes encontram dificuldades quando precisam utilizar o transporte público na cidade de Campinas/SP. No intuito de responder a contento essa indagação buscou-se conhecer o que a prefeitura de Campinas/SP tem feito em favor da acessibilidade e da mobilidade urbana no município para garantir o direito de ir e vir que é inerente a todo cidadão brasileiro, e não seria diferente para o portador de necessidade especial – cadeirante. Também é importante salientar que os objetivos propostos pelo pesquisador foram alcançados. Normas como a NBR9050 de 2004 são aplicadas na cidade de Campinas/SP no tocante ao cumprimento das obrigações legais, visando à necessidade de acessibilidade dos cadeirantes em ambientes públicos. Além disso, pode-se constatar que o município tem elaborado políticas públicas específicas para proporcionar a autonomia dos deficientes, sobretudo os cadeirantes, principalmente no transporte público. Algumas das hipóteses levantadas foram confirmadas. Campinas conta com um número percentual relativamente considerável de ônibus adaptados compondo a sua frota e, além disso, possui alternativas interessantes de veículos adaptados para atender de forma individual algum possível “cliente” do transporte público municipal. Durante a pesquisa não foi possível encontrar evidências e dados que corroborassem a segunda hipótese. Não há, nesta pesquisa, dados que indiquem o mau funcionamento das plataformas dos ônibus e o possível despreparo dos profissionais para operá-las. Quanto ao número de ônibus adaptados insuficientes que trata a segunda hipótese, a pesquisa em questão observou o contrário.

É possível observar a relevância do transporte público, especialmente o coletivo, na vida diária das pessoas no município de Campinas/SP, foco da pesquisa. Pôde ser constatado, segundo dados de 2005, que cerca de 500 mil pessoas utilizam o transporte público diariamente, o que em números aproximados demonstra que 50% da população campineira utiliza esse meio para se deslocar dentro da cidade, uma vez que a população local gira em torno de 1 milhão de habitantes.

Para que não aconteça um colapso no trânsito de Campinas/SP, a prefeitura, por meio da EMDEC, tem desenvolvido ao longo dos anos alguns programas e implementados outros já existentes. Um programa interessante, abordado neste trabalho de forma superficial, é o Sistema InterCamp que conta com 1.270 veículos, entre ônibus e micro-ônibus. Esse o principal sistema de transporte público coletivo de Campinas. Na ótica deste que realiza a pesquisa, que por acaso é usuário do sistema, o InterCamp atende de uma forma satisfatória a demanda de usuários.

Outro programa implantado pela prefeitura, também com a parceria da EMDEC, que foi supracitado neste trabalho com mais detalhes, diz respeito ao Programa de Acessibilidade Inclusiva (PAI). Este programa atende mais de perto às necessidades dos cadeirantes, visto que o mesmo tem como principal característica o transporte individual realizado pelo PAI-Serviço (+acompanhante quando necessário) de portadores de deficiência. Dentre os quais o usuário mais assíduo é o cadeirante.

Durante a pesquisa não foi possível contabilizar o número de pessoas que utilizam cadeira de rodas na cidade de Campinas/SP, mas conforme citado no capítulo 3, cerca de 13% da população campineira possui algum tipo de deficiência. Ou seja, algo em torno de 130 mil pessoas são deficientes no município.

Para auxiliar essa parcela de munícipes que também contribuem aos cofres públicos com o pagamento dos seus impostos, a prefeitura de Campinas/SP criou uma Comissão Permanente de Acessibilidade, que atua na vistoria de projetos de edificação, reforma, adaptabilidade de espaços públicos. Além disso, realiza visitas técnicas a partir de denúncias feitas pela própria população. Segundo palavras da presidente dessa comissão (foi aplicado um questionário contendo dez perguntas a mesma pelo pesquisador) “Isso que a gente precisa mudar, esta ideia de que o deficiente é uma terceira pessoa”.

Essa comissão fiscaliza também a acessibilidade para cadeirantes, e para os demais portadores de necessidades especiais, nas instalações ligadas ao transporte público municipal como a rodoviária de Campinas, os terminais de parada de ônibus, os pontos de transferência.



Foi possível constatar através dessa pesquisa que Campinas tem se preocupado com as possíveis dificuldades que os cadeirantes podem enfrentar quando precisam utilizar o transporte público municipal na cidade de Campinas/SP.

Ainda existem pontos a melhorar na questão da acessibilidade em Campinas, como foi indicado na página 45 desta pesquisa através de fotos. As mesmas exemplificam locais no município cujo trânsito de pedestres é prejudicado por barreiras naturais e arquitetônicas, já para os cadeirantes essas barreiras tornam o trânsito nesses locais impraticável.

Na ótica do autor deste trabalho os cadeirantes campineiros estão bem amparados nas suas necessidades de locomoção, seja pelo transporte público regular, seja pelo PAI-Serviço ou ainda por uma terceira opção existente no município que são os táxis acessíveis.

Como sugestão para futuras pesquisas sobre esse tema fica um estudo mais específico e aprofundado sobre o Sistema InterCamp e como ele está estruturado para atender a uma demanda de vera heterogênea de seus usufrutuários, principalmente os portadores de necessidades especiais. E vale a pena estudar se o comércio local da cidade de Campinas (bares, restaurantes, hotéis, shoppings e etc) está preparado para receber pessoas com necessidades especiais como é o caso do cadeirante.

## 5 Referências bibliográficas

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos na graduação** - 9ª edição. São Paulo: Atlas. 2009.

ANSARAH, Marília Gomes dos. **Turismo**. Como aprender, como ensinar. Marília Gomes dos Reis Ansarah (org.). - São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2000.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Citação**: NBR 9050/04: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. ABNT: Rio de Janeiro, 2004.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Citação**: NBR-10520/ago - 2002. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.\_\_\_\_\_. **Referências**: NBR-6023/ago. 2002. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

BALLOU, Ronald H.. **Gerenciando a Cadeia de Suprimentos**: planejamento, organização e logística empresarial. Porto Alegre: Bookman, 2001.

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloísa. **Rota de colisão**: a cidade, o trânsito e você/ Eduardo Biavati, Heloísa Martins. – São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007.

BITTENCOURT, Gerson Luis. **O transporte público e a mobilidade na transformação da cidade**. Campinas: 2005. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticiasgerais&pub=2687>. Acesso em: 18 novembro de 2012. 01h08.

BRASIL. **Constituição Federal. Brasília, 1988**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm) Acesso em: 15 maio 2012. 18h30.

BRASIL. **Decreto-lei 5.296 de 02 de Dez de 2004**. Brasília: Ministério da Justiça. Brasília, 2000. Disponível em: <http://www.acessobrasil.org.br/index.php?itemid=43>  
Acesso em: 15 maio 2012. 18h20.

BRASIL. **Lei n. 10048 - 8 nov. 2000**. Brasília/ DF: Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil, 2000.

BRASIL. **Lei n. 10098 - 19 dez. 2000**. Brasília/ DF: Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil, 2000.

CAMPINAS. Programa de Acessibilidade Inclusiva (PAI). Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=paiservico>. Acesso em 03 de junho de 2012 17h05

CARVALHO, Leila Regina. **Ergonomia e o portador de necessidade motora específica**. Dissertação de Mestrado, Florianópolis. SC 2001.

RIBEIRO, Ana Rita; SOUZA, Fátima Andrade; MAGALHÃES, Romero. **Catálogo de abordagem terapêutica**/organizadores Ana Rita Ribeiro, Fátima Andrade Souza, Romero Magalhães - São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.

Comissão Permanente de Acessibilidade. **Acessibilidade: Direito e dever de todos**. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 3ª Edição, outubro/2011.

DONALD J. BOWERSOX, M. BIXBY COOPER, DAVID J. CLOSS – Gestão Logística de Cadeias de Suprimentos – Ed Artmed S.A ( Bookman), Porto Alegre, 2006.

DRUCKER, Peter Ferdinand. **O melhor de Peter Drucker: a sociedade**. São Paulo, Nobel. 2002. p. 18

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana**. 1ª ed. (2007), 2ª reimpr. Curitiba: Juruá, 2012. p. 10-14.

GIL, Marta. **Educação inclusiva: o que o professor tem a ver com isso?** / Marta Gil, coordenação; texto de apresentação do Prof. Hubert Alquéres. – São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo: Ashoka Brasil, 2005.

FERRAZ, Antônio “Coca” Pinto; TORRES, Isaac Guilherme Espinosa. **Transporte Público Urbano**. 2ª ed. ampl. e atual. São Carlos: RiMa, 2004.

FERREIRA, Karina Araújo; RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral. **Logística e Transportes: Uma discussão sobre os modais de Transporte e o panorama brasileiro**. XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção Curitiba – PR, 23 a 25 de outubro de 2002. Curitiba.

FONSECA, Regina Célia Veiga da. / Metodologia do Trabalho Científico./ Regina Célia Veiga da Fonseca. – Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009

GOMES, Carlos Francisco Simões; RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral. **Gestão da cadeia de suprimentos integrada à tecnologia da informação**/Carlos Francisco Simões Gomes & Priscilla Cristina Cabral Ribeiro.—São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

Grupo Brasil e ABRASC (org.). **O que pensamos sobre as pessoas Surdacegas e o que elas fazem para viver?** [periódico]. Brasil: São Paulo, julho. 2003, p.4.

<http://tecspace.com.br/paginas/aula/mdt/artigo01-MDL.pdf>. Acesso em 08 de outubro de 2012 23h35

[http://marcelosucena.com.br/trab\\_alunos/Trab1\\_WMS.pdf](http://marcelosucena.com.br/trab_alunos/Trab1_WMS.pdf) Acesso em 01 de agosto de 2012 17h28

<http://www.abrati.org.br/page/24> Acesso em 01 de novembro de 2012 22h45

<http://www.ame-sp.org.br//noticias/jornal/tejornal106.shtml> Acesso em 27 de outubro de 2012 10h48

<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4890/Apresentacao.html> Acesso em 01 de novembro de 2012 00h23

[http://www.artesp.sp.gov.br/downloads/Manual\\_TERMINAIS.pdf](http://www.artesp.sp.gov.br/downloads/Manual_TERMINAIS.pdf) Acesso em 01 de novembro de 2012 22h10

<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cidadania-assistencia-e-inclusao-social/cidade-acessivel.php>. Acesso em: 12 de novembro de 2012 . 00h25.

<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=13765>. Acesso: em 15 de novembro de 2012. 12h08.

<http://www.cbtu.gov.br/> Acesso em 27 de outubro de 2012 09h36

<http://www.cptm.sp.gov.br/> Acesso em 27 de outubro de 2012 10h15

<http://www.inmetro.gov.br/qualidade/acessibilidade/transporte-aquaviario.asp>  
Acesso em 08 de outubro de 2012 23h10

IBGE. **Censo Demográfico 2000**: características da população e dos domicílios- resultados do universo. Rio de Janeiro, 2000.

LAKATOS, Eva Maria, MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de Pesquisa**. 3ª ed. São Paulo: Atlas. 1996. p. 57-75.

MARTINS JUNIOR, Joaquim. **Como escrever trabalhos de conclusão de curso**. 5ª edição. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011. p. 58-59

MOURA, Benjamin do Carmo. **Logística: conceitos e tendências** – Benjamim do Carmo Moura – Editora Centro Atlântico – 1ª Edição Fevereiro de 2006 pg 15,51.

PAZ, Ronilson José da, **As pessoas portadoras de deficiência no Brasil: Inclusão social.** / Ronilson José da Paz. – João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 2006.

Programa de Acessibilidade Inclusiva. **PAI.** Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, fevereiro/2011. Tema do fascículo: Um programa que mudou a mobilidade urbana em Campinas.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento:** incluyente, sustentável, sustentado. Rio de Janeiro, Garamond. 2008 p. 39

SETTI João Bosco . **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução =** Brazilian Railroads: 150 years of evolution – Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SOUZA, Márcio. **40 novos ônibus acessíveis são incorporados ao Sistema Intercamp.** Campinas: 2012. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticiasacessibilidade&pub=6582>. Acesso em: 01 maio 2012. 14h10.

TJRS. **Processo 70025359332. Lei que limita número de ônibus para deficientes é inconstitucional.** 2009. Disponível em: <http://direito2.com/tjrs/2009/set/17/lei-que-limita-numero-de-onibus-para-deficientes-e-inconstitucional>. Acesso em: 01 maio 2012.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2001. p. 122

VASCONCELOS, Eduardo Alcantara de. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo/** Eduardo Alcantara de Vasconcelos. – São Paulo: Annablume: FAPESP, 1999.

VIEIRA, Neise Ribeiro – **Poluição do ar:** indicadores ambientais. Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais Ltda, 2009.

## ANEXOS

### Anexo 1- Regulamento do Programa de Acessibilidade Inclusiva (PAI)

#### RE-RATIFICAÇÃO RESOLUÇÃO N.º 046/2007

O Secretário Municipal de Transportes, no uso de suas atribuições legais e, CONSIDERANDO os termos da Lei Municipal 11.263 de 05 de junho de 2002; CONSIDERANDO o estabelecido no Decreto Municipal 15.244 de 29/08/2005; CONSIDERANDO também o Decreto Municipal 15.570 de 16 de agosto de 2006,

RESOLVE:

**Artigo 1º** - Fica instituído o Regulamento do Programa de Acessibilidade Inclusivo - PAI, no que pertence ao serviço de transporte realizado pela rede complementar, denominado PAI-Serviço.

**Artigo 2º** - A presente Resolução entra em vigor a partir da data de sua publicação.

Campinas, 09 de março de 2007.

GERSON LUIS BITTENCOURT  
Secretário Municipal de Transportes

#### REGULAMENTO DO PAI-Serviço

**Art. 1º** O PAI-Serviço é o transporte realizado pela rede complementar, “porta a porta” e “porta a ponto de ônibus”, operado por veículos acessíveis, conforme previsão constante no artigo 6º do Decreto Municipal 15.570, de 16 de agosto de 2006.

Parágrafo único: O PAI-Serviço não é um serviço de emergência ou urgência e está capacitado a transportar apenas pessoas cujo estado de saúde esteja compatível com as condições oferecidas, a critério do médico do usuário.

**Art. 2º** O cadastro de usuários será feito pela EMDEC em caráter permanente.

I) A primeira fase de cadastramento dos usuários do PAI-Serviço terá início em

26/03/2007 e se encerrará em 26/06/2007;

II) A EMDEC disponibilizará em seu site [www.emdec.com.br](http://www.emdec.com.br) e fornecerá aos interessados uma ficha cadastral conforme Anexo I e cópia deste regulamento, acompanhadas de instruções detalhadas sobre o cadastramento;

III) As fichas preenchidas poderão ser entregues nos Expedientes Administrativos da EMDEC, situados na Rua Dr. Salles Oliveira 1.028, Vila Industrial, ou no 15º andar do Paço Municipal, à Av. Anchieta, 200, Centro, acompanhadas de: cópias do documento de identidade (RG) ou outro com foto; comprovante de endereço; foto 3X4 recente, com o nome escrito no verso, para confecção de carteira de usuário;

IV) Ficam dispensados de apresentar a foto 3x4 apenas os usuários que dispuserem de Bilhete Único Gratuito, que poderá ser usado como documento de identificação do usuário;

V) A ficha cadastral possui campos para serem preenchidos pelo interessado ou seu responsável e outros para preenchimento por médico, de livre escolha do interessado ou de seu responsável;

VI) A EMDEC realizará criteriosa análise dos dados fornecidos podendo realizar diligências em caso de imprecisão ou dúvida;

VII) O fornecimento de informações incorretas implicará no cancelamento do cadastro;

VIII) O usuário somente poderá utilizar-se do serviço após a aprovação do cadastro pela EMDEC no prazo de até 5 (cinco) dias úteis;

IX) Os atuais usuários poderão utilizar os serviços normalmente durante o período de cadastramento, dentro do qual deverão se recadastrar;

X) Os usuários já cadastrados deverão se recadastrar entre 26/03/2007 a 26/06/2007, podendo entregar a ficha preenchida, documentos exigidos e foto, se não estiverem dispensados, nos expedientes administrativos da EMDEC;

XI) Quando houver alterações de dados cadastrais, estas deverão ser informadas imediatamente, por telefone, e quando a alteração for de caráter médico, mediante nova ficha completa.

**Art. 3º** O agendamento das viagens obedecerá aos seguintes procedimentos:

I) O usuário, ou seu responsável, deverá solicitar o serviço por telefone, no segundo dia anterior ao agendamento, indicando a origem, destino, retorno, horário da viagem e o nome do acompanhante, se houver;



- II) A Central de Atendimento do PAI-Serviço analisará a disponibilidade de viagens, confirmando ou não o atendimento;
- III) Visando otimizar o serviço, a Central de Atendimento do PAI-Serviço, em comum acordo com os usuários, poderá oferecer alternativas de horário para a viagem;
- IV) O agendamento com antecedência inferior poderá ser realizado quando houver disponibilidade de encaixe na programação diária;
- V) Havendo tratamento de saúde prolongado ou compromissos repetitivos, o agendamento poderá ser feito com antecedência maior, de forma a garantir a continuidade;
- VI) Havendo solicitação de urgência ou emergência médica, esta será encaminhada ao SAMU/CIMCamp.

**Art. 4º** Os usuários que utilizam o serviço para tratamento médico continuado poderão solicitar, através de documento escrito, a suspensão temporária por até 60 (sessenta) dias. A não solicitação da suspensão temporária caracteriza desistência, ficando o solicitante sujeito à ocorrência de nova disponibilidade do serviço.

**Art. 5º** Em caso de cancelamento de compromissos agendados na Central de Atendimento do PAI-Serviço, os usuários deverão adotar os seguintes procedimentos:

- I) Os cancelamentos devem ser informados à Central de Atendimento do PAI-Serviço com no mínimo 6 (seis) horas de antecedência, para evitar falha de programação;
- II) Os cancelamentos excepcionais, ocasionados por imprevistos de última hora, devem ser comunicados à Central de Atendimento do PAI-Serviço juntamente com o motivo;
- III) A não informação prévia do cancelamento será considerada falta de viagem;
- IV) Cancelamentos devidos a motivos de força maior, como calamidade pública, manifestações, greves e outros que dificultem significativamente a circulação de veículos serão considerados justificados.

**Art. 6º** Para a realização da viagem deverão ser observados os seguintes procedimentos:

- I) O usuário deve estar preparado para a viagem com 5 (cinco) minutos de

antecedência do horário previamente agendado;

- II) A viatura cancelará o atendimento após 5 (cinco) minutos de espera pelo usuário;
- III) Ocorrendo atraso da viatura por 10 (dez) minutos, o usuário deve entrar em contato com a Central de Atendimento do PAI-Serviço que adotará as providências cabíveis;
- IV) Não é permitida a alteração do destino da viagem previamente agendado;
- V) Não é permitido o transporte de pessoas em estado emocional descontrolado;
- VI) A ocorrência de anormalidade na viagem deve ser informada à Central de Atendimento do PAI-Serviço para esclarecimentos e adoção das medidas cabíveis.

**Art. 7º** O transporte de acompanhante deve obedecer os seguintes critérios:

- I) Obrigatório por indicação da necessidade de acompanhante na ficha de avaliação médica;
- II) Obrigatório para usuários menores de 18 (dezoito) anos;
- III) Opcional para os demais usuários;
- IV) Somente um acompanhante será conduzido na viagem, devendo o mesmo possuir idade igual ou superior a 18 (dezoito) anos;
- V) Não é permitido o transporte de pessoas não indicadas ou autorizadas previamente.

**Art. 8º** São deveres do usuário, do responsável e do acompanhante:

- I) Ter conhecimento deste regulamento;
- II) Apresentar a carteira de usuário do PAI-Serviço ou o Bilhete Único Gratuito mediante solicitação do motorista;
- III) Conversar com os atendentes e motoristas de forma educada e sem exaltação;
- IV) Efetuar todo o procedimento de cadastramento do usuário conforme exigido no presente regulamento;
- V) Conhecer os deveres da atividade do motorista e respeitá-los;
- VI) Portar-se de maneira adequada durante a viagem;
- VII) Usar e manter afivelado o cinto de segurança.

**Art. 9º** São deveres do motorista:

- I) Cumprir o estabelecido na Ordem de Serviço chegando aos endereços estabelecidos, cumprindo os horários agendados e, havendo imprevistos, acionar a

Central de Atendimento do PAI-Serviço para nova orientação;

II) Auxiliar o usuário no embarque e desembarque, podendo para tanto carregar pequenos objetos de uso pessoal do usuário, totalizado no máximo 10 (dez) quilos;

III) Fixar a cadeira de rodas ao veículo e colocar o cinto de segurança no usuário ;

IV) Conduzir a viatura com cuidado e segurança, obedecendo rigorosamente à legislação de trânsito e de transporte, bem como zelar pela manutenção e limpeza da mesma;

V) Tratar o usuário com cordialidade, civilidade e objetividade, conversando o estritamente necessário, evitando assuntos polêmicos ou desagradáveis.

Parágrafo único: É proibido adentrar às dependências de residências e prédios, exceto em casos excepcionais, com prévia solicitação por escrito encaminhada pelo usuário e autorizada pela Central de Atendimento do PAI-Serviço.

**Art. 10** São consideradas infrações as seguintes atividades ou condutas do usuário, responsável e acompanhante:

I) Não se apresentar para a viagem agendada;

II) Tentar aliciar o motorista para executar roteiros ou chegar a destinos não previstos, para transportar pessoas ou materiais além dos permitidos ou para exercer qualquer outra atividade fora do previsto;

III) Deixar de cancelar viagem;

IV) Cancelar viagem com antecedência menor que 6 (seis) horas por 3 (três) vezes no mês;

V) Deixar de cumprir seus deveres conforme Art. 8º deste regulamento.

**Art. 11** São consideradas infrações as seguintes atividades ou condutas do motorista:

I) Deixar de cumprir com o disposto no Art. 9º deste Regulamento;

II) Atender a solicitações do usuário não previstas na Ordem de Serviço emitida pela EMDEC;

III) Cobrar ou receber benefícios de qualquer natureza.

**Art. 12** O uso indevido do PAI-Serviço, sujeitará os usuários às seguintes penalidades, conforme previsto no Decreto Municipal nº 15.570:

I) Advertência na primeira infração;

- II) Suspensão por 07 (sete) dias na primeira reincidência;
- III) Suspensão por 30 (trinta) dias na segunda reincidência;
- IV) Suspensão por 90 (noventa) dias nas demais reincidências.

Parágrafo único: O período de reincidência será de 1 (um) ano, contado a partir da data da primeira infração.

**Art. 13** O não cumprimento operacional das atividades ou condutas por parte dos motoristas sujeitará os operadores às penalidades cabíveis.

**Art. 14** Os horários de funcionamento do PAI-Serviço são os seguintes:

- I) O atendimento a agendamentos será realizado todos os dias durante as 24 (vinte e quatro) horas;
- II) O atendimento a atividades de transporte será de segunda a sexta feira das 06h30 às 23h30; aos sábados, domingos e feriados das 07h30 às 18h;
- III) Para eventos especiais poderão ser definidos horários diferentes.

**Art. 15** O contato com a Central de Atendimento do PAI-Serviço será feito da seguinte forma:

- I) Fone: (0..19) 3772-1517
- II) Fax: (0..19) 3773-7901
- III) E-mail: pai-servico@emdec.com.br

## **Anexo 2 – Entrevista CPA**

Entrevista realizada dia 13 de novembro de 2012 com a presidente da Comissão Permanente de Acessibilidade. Para a entrevista foi aplicado um questionário com 10 perguntas. As frases com letras maiúsculas são falas do entrevistador.

1) Primeiro eu queria saber o que é a CPA?

*CPA é uma comissão permanente de acessibilidade, tá , ela foi fundada em 2005, aqui da prefeitura, ela é um órgão da prefeitura, ela foi fundada em 2005*

*justamente pra gente poder atender o decreto federal 5296 de dezembro 2004 tá, do governo Federal, onde o Lula fez, pra poder abranger toda essa parte de acessibilidade. É ESSE O PROGRAMA QUE O GOVERNO DÁ INCETIVOS FINANCEIROS PARA O MUNICÍPIO QUE TEM ESSE PROGRAMA? Isso, exatamente se você cria o Programa de acessibilidade, se você quer transformar seus órgãos públicos né, fazer o que eles tem de fazer, ele tornaria acessível, e o que eh os novos, têm que ser acessível o governo dá os subsídios. SE EU NÃO ME ENGANO, TAVA VENDENDO NO SITE DA EMDEC QUE PARA O PAC II, QUE É VOLTADO PRA ISSO, O GOVERNO DISPONIBILIZOU \$339 MILHÕES PRA CAMPINAS. Eh eu não vou falar em números com você porque eu não sei tá, de cabeça assim eu não tenho. PARECE QUE VAI SE TUDO USADO NO BRP. Eh o BRT é totalmente acessível. MAS NÃO TEM AINDA NÉ? Não, não, vai ser feito, a programação é para agora né, começa agora o ano que vem já com o corredor Amoreiras né, a emdec vai poder te informar melhor, nós vamos ter o corredor a Jonh Boyd Dunlop também interligados. ONDE QUE A CPA ENTRA NESSA? A CPA ela foi, ela foi solicitada pra ver a acessibilidade. As rampas até os ônibus, se os ônibus tem realmente a parte onde vão ficar os deficientes, a entrada e saída dos deficientes visuais, a CPA entra nesse sentido, as estações têm que ser totalmente acessível, ah, os ônibus né, como eu falei pra você têm que ter mensagem de voz para os cegos, tudo mais, para saber onde eles estão parando né, pra poder descer.*

2) Como atua a CPA em relação a escolha dos objetivos?

*A CPA, aqui em Campinas a gente faz assim ,quando é obra pública, de grande porte, então a gente! Nós somos! Trabalhamos em 18 membros tá, são oito membros de, é oito nove, nove membros da sociedade civil certo.... Então ele trabalha com a sociedade civil e a prefeitura tá, a parte municipal, secretarias municipais que envolvem essa parte de acessibilidade, essa parte técnica. Então quando nós temos uma obra grande no município que nem o centro olímpico, a rodoviária, de ordem pública, a gente convoca o pessoal e a gente fica fiscalizando esses projetos, a cpa não faz o projeto ela vai fiscalizar, ver se tá de acordo; ela analisa o projeto tá, o que tem de acessibilidade pra gente dá uma olhada pra ver se tá cumprindo o decreto federal, tá. ENTÃO A SECRETARIA FAZ O PROJETO? Não, eu não sei quem faz, ela pode até terceirizar, a prefeitura pode até terceirizar, antes passa para nossa aprovação, dá a nossa manifestação. E particulares também, nós*

*não temos ainda muita gente, ainda nós não desenvolvemos esse, esse, é uma tendência nossa desenvolver né, pra trazer os projetos particulares, então os particulares vem conforme o solicitado tá. Então a pessoa vai fazer um empreendimento ela quer o parecer da CPA, ela envia o projeto pra gente a gente faz uma análise, se tiver alguma reclamação a CPA vai no local, analisa, vê, orienta, tudo mais.*

3) Qual é o critério da CPA na escolha da população que ela vai atender? Por exemplo, o centro é bem acessível, mas e a periferia?

*A CPA ela não tem como, nós não temos eh gente tá, pra ficar indo, fazendo fiscalização na cidade toda, então o que a CPA faz, se você tem uma denúncia, ela atua muito sobre denúncia, você recebe uma denúncia de um local que não está acessível certo, ou então se tem um bairro que tem uma demanda, pra fazer, ela vem nos solicitar. Que nem as rampas, que você ver nas calçadas é de responsabilidade da emdec, é tudo da emdec. A pessoa então ela tem... os loteamentos novos já sai com as rampas tá, nas quadras já sai, os loteamentos novos não são aprovados se não tiver essa rampa de acesso e os antigos, conforme vai solicitando, vai tendo aquela demanda, vai solicitando e eles vão fazendo. E nós, pra parte de prédios públicos e prédios privados, nós também recebemos a solicitação, tem uma reclamação que um comércio não está acessível então a CPA vai lá e atua sobre isso. ENTÃO NÃO TEM UM TRABALHO DE PESQUISA, DEPENDE DE CHEGAR ATÉ VOCÊS O PEDIDO? O que nós estamos fazendo agora que eu to com funcionário, antes era só duas pessoas agora eu tô com funcionário direto com a gente que é o Paulo, que é o nosso vice-presidente. Então assim nós tivemos reclamação de vários clubes que não tava acessível; então o Paulo pegou, com a CPA, nós estamos fazendo vistoria em todos os clubes, uma visita de constatação, orientando todos os clubes como deixá-lo acessível tá. Daí nós recebemos reclamações de hotel, os hotéis não estão..., então nos vamos visitar os hotéis, mas nós não temos um programa específico só pra fazer isso, tá.*

4) A CPA é vinculada a quem?

*A CPA ela está vinculada a secretaria de urbanismo tá, no começo ela tava vinculada à secretaria de planejamento, ficou dois anos na secretaria de*

*planejamento, depois já faz cinco anos que ela passou para a secretaria de urbanismo, porque nós aqui, o urbanismo que aprova os projetos né, então acharam melhor passar a CPA pra cá, porque a CPA, ela é bem mais técnica, ela faz um trabalho de conscientização com a população, esporadicamente tá, não é uma coisa éh, uma coisa eh, sempre né; então esporadicamente a gente faz um trabalho de conscientização sobre vagas de estacionamentos, vamos nas escolas, pra conscientizar as pessoas da inclusão social.*

5) A gente tava falando sobre a periferia depende da solicitação tal, mas eu penso assim, uma opinião minha né, aqueles bairros que antigamente eram invasão, como gleba, como Monte Cristo, que até o acesso a ônibus é praticamente impossível, é, quase não tem asfalto é terra, esses lugares depende do que?

*É tudo programa de governo, exatamente, não se tem um programa de governo pra atuar tá. É QUE AGORA ELES FORAM TRANSFORMADOS EM BAIRRO NÉ, QUANDO A PREFEITURA FAZ ESSA TRANSFORMAÇÃO EM BAIRRO É PRECISO TER UM PLANEJAMENTO ALI DE COLOCAR INFRAESTRUTURA TAL ? Aí a gente é convocado a participar se realmente tiver esse programa né, se for feito esse programa de governo pra levar acessibilidade a esses bairros aí eles convocam a CPA pra isso, mas a gente não tem de fato o programa pra isso.*

6) Como são programadas as ações em lugares públicos, como a rodoviária, por exemplo?

*A rodoviária ela veio num projeto que a Socicam que tá administrando né. então, existia um projeto tá, esse projeto passou a vistas nossas tá pra gente trabalhar sobre acessibilidade e a CPA fez o acompanhamento durante toda obra, toda construção da rodoviária a CPA foi solicitada em várias etapas pra fazer o acompanhamento, ver essa parte acessível. E ESPECIFICAMENTE ASSIM PRA CADEIRANTE. ELA É ACESSÍVEL PRA QUALQUER DEFICIENTE FÍSICO, A IDEIA É TRABALHAR TODOS NÉ? Qualquer deficiente, físico, mental, visual auditivo.*

7) O que foi especificamente feito para o cadeirante na rodoviária e outros terminais de transferência?

*Olha, o que o cadeirante precisa? Ele precisa ter uma vaga específica né, pra quem dirige, para o carro tem uma vaga específica; o ideal é ele aciona uma cadeira motorizada pra levá-lo aonde ele quer então ele precisa de um elevador tá, pra subir porque a escada vai ser impossível. Temos banheiros acessíveis pra pessoas com deficiência física, atendendo aquela legislação de altura e tudo mais. Então, porque gente pede mais assim..., a NBR ela se baseia mais no cadeirante pra fazer as normas. Porque é o mais dificultoso, onde o cadeirante acessa todos têm acesso, então é isso. Se o cadeirante entra naquele espaço, quem usa muleta entra também, o idoso entra, o surdo entra, o cego lógico, acrescentando toda a parte tátil né, tanto direcional como de alerta, toda essa parte tátil o cego também tem acesso. Então, a norma brasileira é basicamente feita, então a turma tem muito disso é acessível pra deficiente físico. Então se é acessível pra deficiente físico automaticamente ele é acessível pra mobilidade reduzida, pra idoso, pra todos os outros. Os guichês são todos padrão, tudo obedecendo a NBR 9050.*

8) Há integração pra decisões de ações em espaços públicos privados?

*Nós aqui, a Lei de Campinas não deixa de aprovar um projeto, não deixa de dar um alvará de funcionamento se um imóvel for acessível ou não. Nós temos um decreto, que logo que saiu o decreto federal, e pra liberação de carta de habita, alvará se a gente fosse aplicar na integra, a gente ia fechar Campinas tá, porque tá tudo irregular ,prazo.....tudo mais, então o que a prefeitura de Campinas fez. A prefeitura fez um decreto; dando a responsabilidade da acessibilidade para o engenheiro responsável técnico, engenheiro e proprietário. Então quando o proprietário vai construir o imóvel, ele emite uma RT o responsável técnico dizendo que ele é responsável pela acessibilidade do imóvel, certo; na ocasião do habita que é obras acima de quinhentos metros que a gente faz uma fiscalização, a gente vai e exige essa acessibilidade. Como a gente faz habita também por amostragem, então a gente pede uma declaração do engenheiro responsável, ou do proprietário e do proprietário ele se responsabilizando por isso. Caso venha... então a prefeitura nesse ponto ela se isentou de responsabilidade desse ponto; então vamos supor futuramente foi aprovado esta dando o habita tá bonitinho lá, não foi feito ou há uma reclamação, então a pessoa que reclamou ele pode irão ministério público, ele vai acionar o ministério público e o ministério público vai autuar justamente o responsável E O proprietário desse imóvel. SÓ PRA MIM ENTENDER. SE NO*



PROJETO CONSTA QUE ELE VAI FAZER UM PRÉDIO ACIMA DE 500 METROS POR EXEMPLO E NO PROJETO CONSTA QUE ELE VAI TER ACESSIBILIDADE, SÓ QUE ELE EXECUTA A OBRA E ESSA ACESSIBILIDADE ELE COLOCA UM PRAZO, POR EXEMPLO CINCO ANOS, TEM ESSA QUESTÃO OU NÃO? *Não, na hora do habits já tem que tá acessível, ele entrega uma declaração e na hora que ele tá pedindo o alvará de funcionamento também, ele entrega uma declaração dizendo que o imóvel tá acessível, então a prefeitura acredita né, é um documento registrado em cartório e tudo mais. AQUELA FISCALIZAÇÃO DE VOCÊS IR LÁ? só grande porte, grande porte a prefeitura, nós deslocamos nossos fiscais pra fazer essa, grande, porte pra nós é acima de quinhentos metros abaixo de quinhentos metros é feito por amostragem, fotos. TÁ SE ELE MANDA UM DOCUMENTO FALANDO QUE TÁ E NÃO TÁ É PASSÍVEL DE MULTA, DE FECHAMENTO? De multa não, é passível de o ministério público que vai... Sim, se ele dá, pode até cassar o alvará dele né, o habits, eu não sei nem como é que fica essa situação na parte de medidas legais cabíveis, mas ele tem que cumprir, ele tá dizendo que ele fez ele tá afirmando na planta que tá cumprindo...é que nós trabalhamos com projeto simplificado, então só projetos de grandes portes acima de quinhentos metros vem o projeto completo né. Nós estamos tentando compor nessa secretaria, nós estamos tentando abrir uma coordenadoria pra análise de projetos de acessibilidade, mas ainda tá em estudo tá, vamos ver agora o novo governo o que a gente vai fazer.*

9) O modelo de atuação da CPA foi uma ideia de Campinas, uma concepção daqui ou foi baseado em algum projeto que já existe em outra cidade?

*No começo nós sentimos a necessidade de montar essa CPA junto com o conselho municipal né, foi feito junto, do conselho municipal da pessoa com deficiência, daí trouxemos como exemplo o Edson Passafáro que coordenava a CPA de São Paulo, e nós trouxemos o exemplo de São Paulo pra montar a nossa CPA, foi através do exemplo dele, daí ele veio fizemos os treinamentos tudo, pra gente montar a nossa CPA. FIZERAM AS ADAPTAÇÕES QUE PRECISAVEM PRA CAMPINAS PORQUE É OUTRA REALIDADE? Exatamente, é outra realidade, então, São Paulo tem uma outra história certo, mas nós pegamos assim a essência, o que que a CPA poderia fazer, depois eu vou te passar as atribuições da CPA, tá. Eu vou te dar uma cartilha pra você ver tudo isso, então é justamente isso, tivemos*

*exemplo da cidade de São Paulo. Coisa nova né, a CPA pra nós tudo muito novo então, ela tá se formando devagar ainda.*

10) *Têm alguma coisa que você julga importante as pessoas saberem?*

*É eu acho que a CPA, além dela, o que eu acho muito importante no trabalho que a gente vê, eu acho que ela como todo órgão né, ela funciona se tiver uma punição, tem a lei, não basta só ter lei nós temos muitas leis: fazer rampa, fazer isso, fazer aquilo, mas não me diz! Senão tiver o que eu faço, qual é a minha atuação? Tá. Então, isso breca um pouco a gente em exigir, que nem a gente vai no prédios a gente exige, mas não tem uma lei pra autuar sobre isso, então eu acabo mais na orientação e a CPA eu acho que mais na conscientização, sabe eu acho que funciona muito mais você conscientizando as pessoas, orientando da necessidade de fazer, de ver que eh não é uma coisa difícil e pra todos, no futuro nós estamos num País que a tendência é ter muitos idosos daqui pra frente, e o idoso é considerado mobilidade reduzida; então eu acho que a nossa, o ideal seria ter aquele desenho universal, né. Você projetar um imóvel em que todos possam usar, então talvez éh ao invés de ficar punindo, multando, talvez o governo poderia dar um incentivo as pessoas que faz o seu imóvel acessível, porque eu como arquiteta, eu não vejo aonde fica tão mais caro fazer uma escada ou uma rampa, certo? Fazer um banheiro um pouquinho maior, eu não sei a comodidade, você vai ter muito mais no seu comércio, muito mais recepção, tem que acabar aquela crendice que o deficiente físico, a pessoa com deficiência ele não consome, ele só serve pra ficar em casa, pra ir ao médico, hospital. A exclusão muitas vezes surge pelo medo de novas situações, o temor ao que é diferente. Todavia, o diferente é apenas algo que nunca vivenciamos As pessoas com deficiência tem uma vida normal, ela vai a barzinho, a boate, a motel, a hotel, ela sai. Antigamente ela não saía porque não tinha condições, não tinha um ônibus acessível, um táxi acessível era tudo com muita dificuldade, a partir do momento que você tem uma mobilidade urbana que te dá acesso( ônibus, táxi) rampas de acesso pra você entrar no estabelecimento não tem porque essa pessoa, é uma pessoa né, a pessoa com deficiência tem que ser tratada como pessoa tá a hora que o público, que o pessoal centrar nisso; que a pessoa com deficiência é uma pessoa, daí não vai precisar de CPA né, é o nosso ideal acabar com as reclamações, acabar com tudo isso né...as escolas já tão orientadas né, vê você tá vindo agora da graduação, então, você já*

*ver que as escolas já tão orientadas nesta parte de arquitetura, engenharia a fazer essa parte de desenho universal.*

*Então hoje em dia, eu já estou aqui há sete anos com essa luta de CPA né, a gente percebe que a mentalidade já tá mudando, eu já não tenho recebido tanto telefonema, dizendo, “meu comércio é pequeno eu tenho que fazer banheiro pra deficiente. Bem, já não vai fazer dois banheiros: um masculino e um feminino, então já faz adaptado, já fica uma coisa só. Isso que a gente precisa mudar, esta ideia de que o deficiente é uma terceira pessoa. Mas isso já tá mudando, antes a gente recebia telefonemas perguntando eu sou obrigado a fazer? Agora a gente recebe essa pergunta: como eu faço? Então já mudou né, A CPA também faz um trabalho de conscientização nas escolas, com as crianças. Esse é um trabalho bonito que a CPA faz. Porque a criança não tem preconceito, o preconceito tá no adulto.*

Pergunta feita para Paulo Marques – Vice-presidente da CPA

1) Qual é o numero de deficientes na cidade de Campinas?

*O último levantamento feito tava em torno de 11% da população da região metropolitana de Campinas, [...] só Campinas o número é um pouco mais alto, gira em torno de 13%, nós não temos o número exato, nós temos as porcentagens.*