



PREFEITURA DE
CAMPOS

SECRETARIA MUNICIPAL
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA
E TECNOLOGIA

 **Mais
Ciência**

TRANSPORTE PÚBLICO E ACESSO À CIDADE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NOS DISTRITOS DO EXTREMO NORTE DE CAMPOS

Orientador: Sebastião Marcos de Souza Rangel

Bolsista: Leandro Bruno Santos

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
2022/2023



SUMÁRIO

ALTERAÇÕES REALIZADAS NO PLANO DE TRABALHO SUBMETIDO	3
RESUMO	3
INTRODUÇÃO.....	4
REVISÃO DA LITERATURA	7
MATERIAIS E MÉTODOS	13
RESULTADOS e DISCUSSÃO	18
REFERÊNCIAS	47

ALTERAÇÕES REALIZADAS NO PLANO DE TRABALHO SUBMETIDO

Foi feita reunião no Instituto Municipal de Trânsito e Transportes (IMTT) para discutir a proposta do projeto. A ideia é incorporar, no trabalho, outros distritos de Campos ou analisar dados de acessibilidade e mobilidade urbana considerando a escala da cidade.

RESUMO

Considerando que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelece que os municípios brasileiros com mais de vinte mil habitantes ou pertencentes a regiões metropolitanas devem apresentar e implantar planos de mobilidade urbana, esta pesquisa tem como objetivo analisar a mobilidade e acessibilidade urbanas de cidadãos que possuem alguma deficiência e residem nos distritos de Morro do Coco, Santo Eduardo, Santa Maria e Vila Nova. Os objetivos específicos são: 1) Identificar quais e como são estes meios de transportes que estas pessoas com deficiência utilizam para se locomover até a parte central da cidade de Campos dos Goytacazes; 2) Examinar se as pessoas com deficiência constam no plano Municipal de mobilidade urbana de Campos dos Goytacazes; 3) Analisar de como são as particularidades territorial de pontos de acesso das pessoas com deficiência nesses distritos ao transporte público. Esses distritos estão localizados no extremo norte de Campos dos Goytacazes-RJ, contam com população expressiva e, por estarem distante das centralidades comerciais e de serviços, parcela da população depende do transporte coletivo para realizar suas atividades de compras, lazer, trabalho, acesso a serviços públicos. Os procedimentos metodológicos adotados abrangeram levantamento bibliográfico, levantamento documental de legislação sobre mobilidade e acessibilidade e pessoas com deficiência e levantamento e organização de dados. Os resultados parciais obtidos indicam a importância do Estado na elaboração de uma política de transporte coletivo que promova a integração dos diferentes espaços para pessoas com deficiência, especialmente num município tão extenso e fragmentado como Campos dos Goytacazes.

INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade (PNMU) distribuiu atribuições específicas entre os entes federativos, União, Estados e Municípios, nos artigos 16,17 e 18, respectivamente. Além das competências específicas, a lei identifica as atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana: I – planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei; II – avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade; III – implantar a política tarifária; IV – dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços; V – estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo; VI – garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e VII – combater o transporte ilegal de passageiros (Art. 22).

A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU estabeleceu objetivos em três campos estratégicos de ação, especificamente para a mobilidade urbana: “a integração entre transporte e controle territorial, a redução das deseconomias da circulação e a oferta de transporte público eficiente e de qualidade”; para a sustentabilidade ambiental: “o uso equânime do espaço urbano, a melhoria da qualidade de vida, a melhoria da qualidade do ar e a sustentabilidade energética”; e para a inclusão social: “o acesso democrático à cidade e ao transporte público e a valorização da acessibilidade universal e dos deslocamentos de pedestres e ciclistas”. A consecução destes objetivos, por sua vez, é orientada por três conceitos de aplicação prática: “o planejamento integrado de transporte e uso do solo, a atualização da regulação e da gestão do transporte coletivo urbano, a promoção da circulação não motorizada e o uso racional do automóvel”. (SEMOB, 2006 b).

O município de Campos dos Goytacazes, fundado em 28 de março de 1835, possui a maior extensão territorial (4.032 km²) do Estado do Rio de Janeiro. Dados do Censo Demográfico de (2010) mostram que o município possui uma população de 463.731 habitantes, a qual está distribuída por 14 distritos (IBGE). Os 13 distritos fora

do distrito-sede têm população igual ou superior a municípios da região Norte Fluminense e perfazem em torno de 22,2% da população de Campos dos Goytacazes.

A cultura da cana de açúcar e sua forma de organização espacial teve profundas implicações na formação fragmentada do território campista em vários núcleos, por meio da formação de diversas localidades e distritos distantes da área central (SILVA, 2006). A organização dessas localidades está relacionada à atuação das antigas usinas, que atualmente se encontram fechadas. A instalação das usinas levou à atração de muitas pessoas que se deslocaram para trabalhar nessa atividade, criando e formando os distritos que, ao longo do tempo, foram sendo estruturados e organizados pela formação territorial do município.

Com a consolidação das diversas usinas no extenso território campista, houve ocupação de áreas que antes eram voltadas para a criação de gado. A atividade se expandiu de acordo com o interesse da elite usineira, que contribuiu para o surgimento e consolidação das diversas localidades de forma dispersa no território de acordo com as lógicas de organização das usinas. A organização territorial fragmentada de Campos dos Goytacazes se insere dentro do processo de diferenciação socioespacial (CORRÊA, 2007), na medida em que se constituíram, por meio da ação de agentes (estatais e públicos), assentamentos populacionais afastados do núcleo central, ao mesmo tempo em que os fixos (serviços fundamentais, meios de transporte e eixos de circulação) se concentraram no distrito-sede.

Com a decadência da lavoura de cana nos anos 1960, interrompida pelo Proálcool, e aprofundada no final dos anos 1980, Campos dos Goytacazes passou por estagnação, desemprego e aumento da pobreza, agravando o tradicional quadro de concentração de renda (CRUZ, 2007). No início dos anos 1990 já é possível observar grande concentração da população na área urbana (incluindo os distritos afastados do núcleo central) e diminuição da população nas zonas rurais.

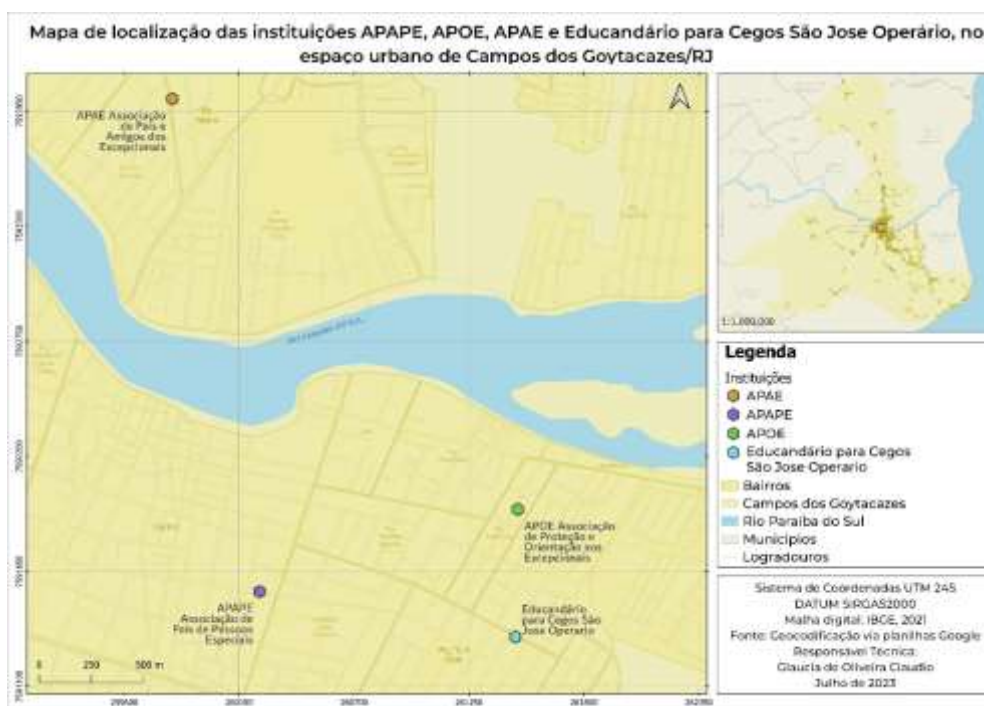
O cenário descrito acima é de um forte êxodo rural da população no período de 1980- 1991. É em finais dos anos 1980 que o Norte Fluminense, especialmente Campos dos Goytacazes, passa a receber os royalties do petróleo. Com o aumento exponencial da exploração e o crescimento das participações especiais, o município recebeu um

acréscimo significativo dos royalties e participações especiais em seu orçamento (NETO; NETO, 2006). Essa mudança na dinâmica econômica do município contribuiu para o reforço da concentração e organização de bens e serviços em seu centro urbano e agravou o problema do acesso aos residentes nos distritos mais afastados.

Campos dos Goytacazes conheceu, nas últimas décadas, um forte crescimento populacional, especialmente da população urbana, levando ao incremento da necessidade de deslocamento das pessoas residentes nas localidades e distritos para área central. Nesse sentido, é imperiosa a necessidade de se pensar em uma política de mobilidade urbana que atenda a atuam de forma simultânea e conjunta para organizar esse espaço segundo suas intencionalidades (BALTHAZAR, 2017).

Neste estudo, buscamos compreender a acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência em Campos dos Goytacazes nas suas práticas espaciais de consumo, mercado de trabalho e acesso a serviços públicos (saúde e educação), considerando os meios de transporte que utilizam para o deslocamento. Nosso recorte analítico foi pelos assistidos das instituições APAE, APAPE, APOE e Educandário Para Cegos (figura 1).

Figura 1 – Localização das instituições de apoio aos deficientes físicos escolhidas na pesquisa



Esperamos, com este estudo, aportar contribuições para pensar como a mobilidade e, aportar contribuições para pensar como a mobilidade e acessibilidade se manifestam numa cidade média, que representa um objeto complexo e diferenciado (CORRÊA, 2007^a), tendo como prisma as especificidades dos distritos no processo de formação territorial de Campos dos Goytacazes.

REVISÃO DA LITERATURA

Os produtores do espaço urbano são agentes econômicos que constroem e decidem a dinâmica de (re)produção do espaço, sendo compostos por: (a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; (b) os grandes proprietários fundiários; (c) os promotores imobiliários; (d) o estado; (e) os grupos sociais excluídos” (CORRÊA, 1994, p.12).

Portanto, podemos dizer que ``são agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processo aleatórios atuando sobre um espaço abstrato`` (CORRÊA, 1994, p. 11).

Os proprietários fundiários detêm a posse/controla dos terrenos necessários à produção e reprodução social. Agindo através da especulação fundiária, esses agentes aumentam o custo dos imóveis. Os proprietários fundiários agem de acordo com o aumento populacional nas cidades, pois quanto mais pessoas, maior a procura de terras e o valor do lote sobe, além de considerarem a geologia do local para determinar o valor da terra, gerando a valorização ou desvalorização do terreno, que pode permitir ou não a construção de empreendimentos no terreno.

Corrêa (1994, p. 16) salienta que ``os proprietários de terras atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerado possível, especialmente uso comercial ou residencial de status``. Os proprietários imobiliários que fazem os estudos, realizam inovações nas construções e comercializam as habitações no mercado, atuando na fragmentação e desmembramento dos terrenos, podendo muitos deles serem, também, construtores.

As fábricas, antes presentes nas imediações do centro histórico, apresentam novas lógicas locacionais, estando atualmente distantes dos grandes centros urbanos, situando-se nas periferias, mormente em distritos industriais, onde ocupam áreas de diferentes tamanhos, além de demandarem infraestrutura de circulação e fluidez. Esta organização do espaço separa os bairros ricos da periferia onde se concentra a mão de obra para o trabalho nas fábricas e nas atividades de comércio e serviços nas centralidades comerciais para o consumo dos ricos.

O estado atua também na organização espacial da cidade refletindo na dinâmica da sociedade, como indústria no sentido de consumidor de espaço, o Estado é importante na construção e divisão do espaço urbano, pois organiza espacialmente a cidade de forma complexa e variável tanto no tempo como no espaço.

Os grupos sociais excluídos procuram resistir às discriminações sociais e sobreviver em meio a falta de oportunidade de voz nas decisões "públicas". Não tendo acesso à

terra e à moradia, tendo em vista o imperativo da produção do espaço urbano como uma mercadoria – como um valor de troca -, os grupos excluídos promovem a ocupação irregular de terras que garantam suas moradias ou por vezes adquirem terrenos sem a devida regularização.

Percebemos, assim, que

A classe dominante ou uma de suas frações, por outro lado, segrega os outros grupos sociais na medida em que controla o mercado de regras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando seletivamente a localização dos demais grupos sociais (CORRÊA, 1994, p. 64).

Corrêa (1994, p. 69) alerta que a dinâmica de segregação “é própria do capitalismo, mas sendo típica da cidade pré-capitalista, caracterizada por forte imobilismo sócio-espaçial”. Sob as cidades capitalistas, “a segregação está entrelaçada com disparidades estruturais na distribuição da riqueza socialmente gerada e do poder” (SOUZA, 2003, p. 84). Na verdade, a população é praticamente forçada a viver nos arredores dos subcentros porque os agentes econômicos organizam o CDB da cidade para o moderno capitalismo ou seja a elite da cidade, enquanto os bairros mais afastados sofrem com a falta de infraestrutura e os moradores têm sérios problemas de convivência com a parte social da cidade.

As pessoas não escolhem viver nas cercanias da cidade, mas elas são forçadas a viver nas áreas segregadas também pela falta de escolaridade e pelas diferenças étnicas. “De forma similar, Castells (2000), sugere que o sistema de transportes (entre outros problemas) reproduz a segregação social, na medida em que a rede de transportes e vias não facilitam a integração das áreas mais populosas” (ARAUJO, 2012, p. 38).

Em resumo, os proprietários de terras atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária, os promotores imobiliários incorporam, financiam, promovem estudos técnicos, constroem e comercializam, prédios e condomínios, residências, bairros e qualquer outra forma presente em uma cidade. O Estado cria as condições normativas e os investimentos em infraestruturas que viabilizam a atuação desses agentes, enquanto os grupos excluídos dessa lógica de produção do espaço como valor de troca se reproduzem por meio de lutas sociais e da autoconstrução.

Essa dinâmica social entre os agentes resulta numa dinâmica de produção ou formação espacial, porque a sociedade não se realiza alheia a uma dimensão espacial. Na sociedade capitalista a prioridade é o acúmulo de capital e a sua reprodução social,

são esses processos que criam as funções e as formas espaciais os processos espaciais são forças atuantes ao longo do tempo, realizados pelos agentes modeladores do espaço, e que permitem os processos sociais originam as formas espaciais.

Nesse sentido, Corrêa (1994, p. 6) afirma que “o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. O espaço urbano da cidade capitalista é fragmentado, articulado e mutável devido à desigualdade social e dos diferentes usos da terra, é a sociedade que divide o espaço em áreas residenciais e classe social e também a partir das lutas sociais. Silva (2022) salienta que, nesse espaço, os recursos são seletivos, pois os bens que nele estão dispostos não são acessados por todos, seus arranjos seguem os interesses desses agentes econômicos capazes de reorganizar os espaços. Ele é constituído por ações que se dão no presente, mas também por aquelas que se deram no passado, é objeto social, visto que o homem faz parte desse processo histórico com o meio e com os demais indivíduos.

Admitindo que “o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado, e que esta divisão articulada e a expressão espacial de processos sociais, introduz-se um terceiro momento de apreensão do espaço urbano; é um reflexo da sociedade” (CORRÊA, 1994, p.8). E que este é resultado de ações acumuladas através do tempo “fragmentada, articulada, reflexo e condicionante social, a cidade e também o lugar onde as diversas classes sociais vivem e se reproduzem” (CORRÊA, 1994, p. 9).

“Os numerosos componentes da sociedade estão articulados, imbricados de tal modo, que se fala de uma totalidade social, cuja complexidade abarca as contradições internas e o movimento de transformação” (CORRÊA, 2000, p. 23). E para reproduzir grupos sociais é necessário haver organização espacial e transmissão do saber, e através da produção de sua vida cotidiana se cria vínculo e visibilidade de sua reprodução perante a sociedade e se mantém uma circulação de consumo conseguindo assim manter um controle nas decisões da sociedade.

“Esses agentes, no que tange a mobilidade, são representados de forma hegemônica pelo poder público em ação conjunta com empresários e planejadores, em alguns casos subservientes ao Estado” (BALHAZAR, 2018, p.2).

A cidade de Campos dos Goytacazes tem uma população de 474.667 mil habitantes de acordo com a última prévia do IBGE em 2022, sendo que a maior parte dessa população precisa se deslocar para acessar o mercado de trabalho, as centralidades comerciais e os serviços públicos. “Dessa forma, os transportes contribuem para a distribuição desigual de recursos urbanos, facilitando ou bloqueando

o acesso a certos bens, dado o fato que oferecem ou impedem a mobilidade`` (ARAUJO, 2012, p. 38).

E a falta ou mesmo debilidade das políticas públicas, acompanhada da prevalência dos interesses dos agentes empresariais, afeta diretamente a população que depende do transporte para o acesso à cidade, fazendo com que as pessoas com algumas deficiências se tornem ainda mais vulneráveis. ``Apesar de utilizar serviços como todos os cidadãos tidos comuns, muitas vezes, tem impedimentos no acesso aos serviços por barreiras físicas como escadas, falta de rampas ou portas suficientemente largas, por falta de conservação das calçadas, com sinalizações sensoriais, guias rebaixadas, transportes sem adaptações, falta de informação em braile ou linguagem de interpretação para surdos, juntamente com outras limitações, como uma moradia inadequada ou bairros distantes dos serviços de atendimento`` (CUNHA, 2010, p. 78).

As pessoas com deficiências estão amparadas pela lei federal no. 13.146, de 06 de Julho de 2015, que no Art. 1º é instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

E a garantia das pessoas com algum tipo de deficiência que tenham como utilizar os acessos não somente a cidade mas a todos os lugares, seja por si só ou com ajuda de outras pessoas, garantindo assim o direito à cidadania, incluindo estes cidadãos a política de inclusão social, estabelecendo assim normas para adequar o transporte público à pessoa com alguma deficiência.

O plano diretor do município da Cidade de Campos dos Goytacazes tem, através dos artigos, mostrado certa sensibilidade para a melhoria de vida das pessoas com alguma deficiência. Não obstante, observa-se nas ruas e avenidas que elas não estão adequadas, pois são frequentes calçadas sem uniformidades, falta de rampas e de sinalizações para deficientes visuais e para cadeirantes etc.

O Plano diretor das cidades é uma importante ferramenta de desenvolvimento urbano, utilizado para direcionar o crescimento dos municípios, seu objetivo é orientar as ações do poder público visando os interesses da população e garantir de forma justa os benefícios da urbanização. Os municípios com população maior de 20 mil habitantes, pela constituição, devem obrigatoriamente elaborar o plano diretor, sendo importante a participação nas discussões desse plano. E se as leis do plano diretor não forem cumpridas, os responsáveis podem ser processados por improbabilidade administrativa.

Um dos problemas urbanos destacados no plano diretor são as dificuldades na

mobilidade e acessibilidade com relação ao transporte urbano e cabe a fiscalização das obras aos vereadores do município.

Art. 370 Os Projetos Prioritários de Acessibilidade Universal deverão definir as normas e as especificações para a execução das seguintes medidas e ações: I. Adaptação dos equipamentos e logradouros urbanos às necessidades de todas as pessoas, com especial atenção para a pessoa portadora de deficiência, prevendo a construção de rampas para cadeirantes e pisos diferenciados para deficientes visuais; II. Adaptação dos prédios públicos sob a administração do Poder Executivo às necessidades de todas as pessoas com especial atenção para a pessoa portadora de deficiência, observando as necessidades dos deficientes visuais, com a instalação de leitura braille e sistemas sonoros nos elevadores; III. Adaptação do prédio sede do Poder Legislativo às necessidades de todas as pessoas com especial atenção para a pessoa portadora de deficiência (Lei 0015-2020-do Plano Diretor da Cidade de Campos dos Goytacazes, p 248-249)

Contradiz da lei orgânica, porque o que se vê pela cidade e justamente a falta de poder público com relação à manutenção dos equipamentos, ruas com buracos, carros obstruindo as calçadas, depredação de rampas de acesso aos principais locais de consumo e assistencial, sinalizações já apagadas pela ação do tempo; isso perpassa por mudanças de ordens técnicas, normativas, infraestrutural e econômica, ou seja para que as atividades econômicas funcionem plenamente é necessária a criação de infraestrutura física e sociais acabando no sentido de diminuir a desigualdade no território do município.

A lei orgânica estabelece que

[...] especialmente a pessoas portadoras de necessidades especiais, livre acesso a edifícios públicos e particulares de frequência aberta ao público, e a logradouros públicos, mediante eliminação de barreiras arquitetônicas e ambientais (CAPÍTULO IV DA POLÍTICA URBANA NO ART. 187 INCISO X- Lei Orgânica do Município de Campos dos Goytacazes, Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes, 15 de julho de 2014).

Ou seja, o espaço ou edificação deve ser acessível e projetado e executado de acordo com as exigências legais estabelecidos nas normas Brasileiras de acordo com a Associação Brasileira de Normas técnicas (ABNT). Se o local observa apenas de modo parcial ou a falta das exigências legais a acessibilidade ele não é acessível.

MATERIAIS E MÉTODOS

Entre os procedimentos metodológicos adotados, realizamos o levantamento de cada bibliografia com a finalidade de subsidiar a discussão teórica e conceitual sobre o transporte público coletivo, a mobilidade e acessibilidade com um viés para o tema da pesquisa, visando às pessoas com alguma deficiência para acesso a centralidade da cidade de Campos dos Goytacazes. Após a seleção da bibliografia, procedemos à leitura e fechamento das obras, com registro das principais ideias e contribuições dos autores.

Também participamos de reunião da sede do IMTT, na qual estiveram presentes os cinco bolsistas e professores orientadores dos projetos vinculados ao órgão municipal. Na reunião, todos os alunos apresentaram as principais ideias dos projetos e escutaram os representantes do setor público. Com relação ao nosso projeto, a coordenadora do IMTT mencionou que o órgão não sabe quantas pessoas com deficiência saem dos distritos para o acesso a cidade de campos para serem atendidas nos serviços públicos gratuitos. Ao final da reunião, todos concordaram que seria interessante que os projetos se comunicassem entre si.

Ao longo dos meses também houve reunião de orientação quinzenal para acompanhamento das atividades do projeto. As reuniões versaram sobre bibliografia a ser lida, dificuldades das leituras, principais ideias e questões das leituras bibliográficas, discussões sobre levantamento de informações documentais, entre outras.

Foram elaborados roteiros de entrevistas para serem aplicadas junto às pessoas com deficiência. A fim de definir a amostra, selecionamos as instituições de apoio às pessoas com deficiência na cidade de Campos dos Goytacazes: Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE), Associação de Pais de Pessoas Especiais (APAPE),

Associação de Proteção e Orientação aos Excepcionais (APOE) e Serviço de Assistência Social Educandário para Cegos São José Operário. Após diálogo com os dirigentes dessas instituições, delimitamos o público-alvo e a amostra a ser aplicada.

A última etapa incluiu a redação e correção do relatório da pesquisa, no qual constam as principais ideias e resultados que foram atingidos com as leituras e fichamentos de todo o levantamento bibliográfico levantado e utilizado para as reflexões.

Na observação sistemática nos locais onde os deficientes são assistidos em Campos dos Goytacazes, a responsável pela APAE comentou que essa instituição atende em duas localidades: Guarus, no bairro no Jardim Carioca, onde são 320 assistidos, e em Farol de São Tomé, onde são 40 assistidos com atendimento de toda a baixada campista (figura 2).

Figura 2 – APAE Campos no Jardim Carioca



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

No Jardim Carioca, os assistidos são em sua grande maioria da própria cidade, com poucos atendimentos a pessoas com deficiência de lugares mais distantes, porque a instituição se localiza próxima ao centro da cidade. Mas existem assistidos oriundos do distrito do Travessão. Os únicos meios de transportes das pessoas assistidas são ônibus e vans. A instituição tem uma Van própria que atende apenas 30 pessoas por dia.

Segundo a representante da APAE, o maior problema é a falta de transporte público para os assistidos. Em que pese a instituição se localizar na Avenida Dra. Carmem Carneiro, que é uma das vias principais de Guarus, as linhas de ônibus não passam nessa via. Os responsáveis pelas crianças com deficiência vão até o centro da cidade para depois pegar outro ônibus para chegar próximo à APAE. Nem mesmo os assistidos residentes em Guarus têm possibilidade de chegar à instituição diretamente, o que implica em ir até o centro para depois retornar.

Segundo o representante da instituição O Educandário São Jose Operário, o cadastro atualizado do número de pessoas com alguma deficiência no município da cidade de Campos dos Goytacazes é de 13 mil famílias, conforme registros da Secretaria do Desenvolvimento Humano e do conselho da pessoa com deficiência. No educandário São Jose são 132 assistidos somente com deficiência visual de segunda a sexta feira, o dia todo e os dias com maior frequência são terça, quarta e quinta-feiras, entre 08 da manhã às 15 horas (figura 3).

Figura 3 - Serviço de assistência São Jose Operário Educandário para Cegos



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

A instituição atende todos os bairros e distritos do município, como Tocos, Farol de São Tomé, mas algumas pessoas com deficiência não conseguem o acesso aos serviços em função da ausência de transporte público¹. O educandário possui apenas uma Kombi que atende os

Um assistido de Farol de São Tomé não tem condição de chegar no Educandário porque moradia está situada no bairro Xexe, onde não tem nenhuma condição de acesso ao transporte público.

assistidos mais próximos. Muitos dos assistidos não podem contar plenamente com o transporte público, que não oferece nenhuma condição para o deficiente visual como horários inadequados e falta de frequência. As principais atividades oferecidas pelo educandário incluem o ensino ao uso da bengala, o uso do sistema Braille, o instrumento SOROBAN (ábaco japonês usado para cálculos matemáticos), esportes na modalidade futebol de salão, artes, ensino das atividades da vida diária.

A Associação de Proteção e Orientação aos Excepcionais (APOE) atende, atualmente, 351 pessoas com algum tipo de deficiência, sendo que este grupo é de diversas rendas *per capita*, compreendendo desde os mais vulneráveis de extrema pobreza até de classe baixa (figura 4), eles têm que ser referenciado ao Centro de Referência de Assistência Social (CREAS).

Figura 4 – A Associação de Proteção e Orientação aos Excepcionais



Fonte: ASCOM, 2023.

Na APOE são diversas deficiências intelectuais atendidas e para atender esse universo a instituição trabalha com oficinas e atividades individuais. Nos trabalhos das oficinas, os assistidos da redondeza como Jôquei, Turfe se deslocam para as atividades na Kombi ou na van da instituição. Cada um desses meios de transportes leva 6 pessoas, mas a van é adaptada para cadeirantes e por isso tem o número de pessoas reduzidas. Alguns contam com apoio da secretaria de saúde, que tem um carro próprio que é

disponibilizado, e o restante vem através do transporte público e transporte particular. Nem 10% dos assistidos chegam com carros próprios, ou seja, a maior parte vem de transporte público.

As oficinas na APOE funcionam das 08h até 11:30 e tem oficina que funciona de 13h às 16:30. As pessoas que utilizam o transporte oferecido pela instituição são da redondeza, a van e a Kombi trazem diariamente 20 pessoas, ou seja, não consegue atender todos os assistidos. A APOE atende pessoas residentes nos bairros como Goytacazes, Ururaí, travessão, que, pela localização, precisam acessar o transporte público. As dificuldades enfrentadas pelos deficientes são muitas, com falta de disponibilidades de horários dos ônibus, falta de acessibilidade, falta de qualificação dos motoristas já que não param nos pontos e não sabem lidar com os deficientes. Quando as vans chegam no ponto, elas já estão lotadas e as duas vagas disponibilizadas para deficientes geralmente estão ocupadas.

A frequência dos assistidos é de duas a três vezes na semana por conta da falta de transporte público. Como em Campos dos Goytacazes o transporte público se baseia em vans, é muito difícil fiscalizar um número muito grande de vans na faixa territorial do município. Alguns lugares do município nunca tiveram ônibus, as vans são os únicos meios de transporte que atendem esses lugares. Não obstante, é paradoxal a proliferação de vans num momento que se discute descarbonização, o ideal é pensar em um transporte de massa.

Na APAPE são 405 assistidos com doenças como hidrocefalia, problemas sentimentais, autismo, síndrome de West, síndrome de rede, e degenerativas. A instituição, com seus 50 profissionais, atende todo o território, são crianças de Morro do Coco, Farol de São Tomé, Ponta da Lama, Baixa Grande, Goytacazes (figura 5). No caso destas localidades, por estarem distantes do centro da cidade e da associação, é primordial o transporte público para viabilizar o atendimento dos deficientes.

Figura 5 – Associação de Pais de Pessoas Especiais (APAPE)



Fonte: https://campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=37312

Contudo, para os assistidos da APAPE, não há uma frequência de horários e as vans não param nos pontos quando nele estão deficientes físicos. Todos os dias tem um quantitativo grande de pessoas em direção a esta instituição. Cerca de 80% da receita vem do poder público, 20% vem das doações, o conselho da criança e adolescente está entrando com um processo para as doações serem feitas também através do IRPF das pessoas físicas.

RESULTADOS e DISCUSSÃO

O serviços de transporte, na forma como este é concebido pelos usuários, a partir de um debate sobre a relação entre a mobilidade e acessibilidade fornecido pelo município de Campos dos Goytacazes – RJ, assim como o papel desempenhado pelas políticas públicas no desenvolvimento da política, quando a prefeitura implanta o

sistema de passagem a R\$ 1,00 foi de suma importância para a mobilidade e a acessibilidade, pois a população que trafegava a pé ou de bicicleta ou até mesmo de carro, passa a se locomover de ônibus e decorrência da tarifa.

Para os agentes econômicos esta implantação foi muito boa, seus carros passaram a andar lotados e o capital passou a circular na cidade com maior fluidez, os empresários do comércio tiveram aumento no capital. Não obstante, embora tenha ocorrido o aumento da mobilidade, considerando o valor do bilhete da passagem, o péssimo estado de conservação dos carros sucateados e a falta de horários para suprir a demanda da população comprometeram a qualidade do serviço e a acessibilidade da população.

Por meio do decreto foi municipal n. 335\2019 se estabeleceu a integração tarifária das linhas de transporte público de acordo com a política de mobilidade urbana. Essa política, implementada sob o governo de Rafael Diniz e com participação do IMTT – Instituto Municipal de Transporte e Transito, visou integrar na mesma tarifa as linhas dos ônibus convencionais que fazem o trajeto na área central da Cidade com as linhas que percorrem os distritos - vans e micro-ônibus regularizados no IMTT.

A transferência dos usuários deveria ocorrer no tempo máximo de 120 minutos entre o embarque e o ponto modal e o embarque nos ônibus para acessar a centralidade da Cidade e vice versa com tarifa única de R\$ 2,75 para o usuário e `teriam a obrigatoriedade de obter o cartão de Bilhetagem Eletrônica (Rio Card); com a utilização deste cartão, o usuário só pagaria a passagem em um tipo de modal, mas utilizando os dois (ônibus x vans e micro-ônibus e vice versa)`(SILVA(2022). A autora afirma que tal política teve diversos problemas na sua efetivação. Nesse sistema de integração foram implantados pontos de parada de vans e micro ônibus nas entradas principais da cidade. Para usuários vindos da Serrinha, Caxeta, Ururai o ponto de integração foi o Shopping Estrada e, no caso de Morro do Coco, Santa Maria, Santo Eduardo e adjacências, o ponto foi instalado perto do mercado Atacadão na BR101 no Bairro de Guarus. Outro ponto foi instalado na parte final da Avenida 28 de Março, na saída para o acesso à praia campista, visando atender os usuários da baixada campista - Goytacazes, Saturnino Braga, Ponto do Coqueiro, Mussurepe, Baixa Brande, Santo Amaro, Boa Vista e a Praia de Farol de São Tome.

Outra política voltada ao transporte coletivo se deu com a implantação do aplicativo Mobi Campos. Este novo mecanismo foi desenvolvido com o objetivo atender melhor a demanda da população campista, por meio da instalação de GPS nos meios de transporte. Os usuários podiam baixar este aplicativo e pesquisar o ônibus de sua linha, saber a localização atual do veículo e acompanhar em tempo real seu itinerário. Tal iniciativa também não foi bem sucedida na medida em que as pessoas mais pobres, não tendo smartphone com acesso à rede de internet, tinham dificuldades para acessar o aplicativo.

Araujo (2012, p. 22) destaca que “um transporte urbano acessível e de qualidade contribuiria para dinamizar as atividades dentro das cidades, a partir da melhoria da acessibilidade e da mobilidade, impactando positivamente nos níveis de emprego e renda”. Para o autor é de suma importância o tema da tarifa dos transportes, “dado que a acessibilidade dos usuários está intimamente relacionada à capacidade de pagamento, em detrimento das tarifas cobradas” (ARAUJO, 2012, p. 22). Considerando a discussão da forma de material tangível e a de aglomeração revelando o uso da terra que a produção está onde as pessoas se locomovem, e o valor reduzido pela aglomeração, onde a acessibilidade e o valor de uso mais importante para cidade. “Isso interfere diretamente na população mais pobre por ter uma acessibilidade menor a esses serviços, o que mostra o quanto o espaço se constitui como um elemento segregado.” (BALHAZAR, 2018, p.1-2).

A rede de transporte no Brasil passa por vários problemas e a Cidade de Campos dos Goytacazes não é diferente, empresários rentistas que por décadas impõem seus interesses na cidade, usineiros, latifundiários com mentalidades arcaicas dos tempos dos engenhos fazem da cidade o que eles desejam e o transporte público não é diferente, empresas de transporte sob controle familiar que passam de pai para filho que a anos vem usufruindo das altas tarifas cobrada pelo transporte público, com concessão de linhas concedida pelos órgãos públicos.

“A LBI em seu art. 3º, inciso I, descreve o conceito de acessibilidade nos seguintes termos: Art. 3º possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e

autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes`` (LAQUALE, 2017, p.3). A mobilidade ela é de mais valia para quem está inserido no mercado de trabalho e também se torna mercadoria, pois a força de trabalho deve ser móvel para manter o capital. ``A mobilidade expressa de que forma e por que razões as pessoas se deslocam na cidade”.

Segundo Vasconcellos (2001), os fatores principais que interferem na mobilidade das pessoas são a renda, o gênero, a idade, a ocupação e o nível educacional. A mobilidade também depende da força de trabalho que é flutuante são as pessoas que migram de acordo com o movimento do capital, com isso também ocorre a especulação imobiliária de acordo com o volume destas migrações e com o cotidiano do movimento trabalho, escola, compras etc.

``Além das acessibilidades urbanísticas e arquitetônicas, a acessibilidade nos transportes configura-se como instrumental para o pleno exercício de direitos por parte das pessoas com deficiência`` (LAQUALE, 2017, p.12). As leis com direitos das pessoas com alguma deficiência ao transporte público, e acessibilidade a centralidade das cidades, fazendo com que estas pessoas tenham maior autonomia para usufruir dos espaços da cidade assegurando, a estas pessoas ter os mesmos direitos do restante da sociedade.

Laquale (2017, p. 12) afirma que é por meio da “Lei nº 10.048/2000 que se observa um tratamento mais específico ao tema, traçando, inclusive, prazos para a implantação de acessibilidade nos transportes coletivos``. E o acesso com direitos iguais a cidade sem entraves e barreiras em locais da cidade em que eles venham a trabalhar, consumir, estudar, consulta médica e lazer, e fazer com estas pessoas tenham o máximo de autonomia possível nos espaços da cidade para que elas sintam de igual valor ao restante da sociedade.

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a primeira lei que trata da acessibilidade nos meios de transporte é a nº 7.853/89, cujo “art. 2º, V, “a”, traz o dever dos órgãos e entidades da administração direta e indireta`` (LAQUALE, 2017, p. 12).

Na verdade, as pessoas com alguma deficiência deveriam ter os mesmos direitos e acesso a cidade, pois pagam os mesmos impostos do restante da sociedade`` (Programa Campos Cidadão, mais conhecido como “ônibus a um real”) pautada no acesso à cidade e na mobilidade urbana, mas exclusivamente a partir da diminuição do custo do transporte coletivo (MAMANI, 2016)`` e subsídio que sai dos cofres públicos para pagar a diferença aos empresários do transporte público.

No município de Campos dos Goytacazes foi implantado, em 2009, o programa denominado de “Campos Cidadão”, estabelecendo uma nova forma de gerenciamento da mobilidade da população`` (ARAUJO, 2012), visando garantir mobilidade à população. “O objetivo manifesto deste projeto seria estimular a participação cidadã, promover condições de acessibilidade aos bens e serviços essenciais, ao trabalho, à moradia, e ao lazer, ampliando o grau de segurança dos cidadãos`` (ARAUJO, 2012, p. 49). Apesar dos méritos da política, dado que visou reduzir os custos dos transportes e garantir a mobilidade da população, como consequência continuou a população sem mobilidade e acessibilidade devido os carros sucateados e a falta de horários. Sem falar nas condições de acessibilidades, pois as vans têm o adesivo informando acessibilidade para cadeirante, mas elas não têm elevadores (figura 6).

Figura 6 - Ponto de vans e ônibus – terminal rodoviário Roberto Silveira



Fonte: trabalho de campo, 2023.

A mobilidade e a acessibilidade dependem do tipo de transporte e da infraestrutura da cidade e suas transformações, ou seja, vai haver mobilidade e acessibilidade de acordo com o desenvolvimento e nos locais menos desenvolvidos o sistema opera segundo a oferta e procura “transporte pelo transporte”. O transporte coletivo deve ser propício para a população econômica, já que o cidadão, ao se locomover no transporte público, busca não apenas ter acesso ao sistema via preços adequados (mobilidade) como também que o serviço seja oferecido com qualidade e horários adequados (acessibilidade). “Podemos aferir dos dados dispostos que a mobilidade em Campos está relacionada a duas variáveis sendo a primeira a “fase produtiva” que, segundo Vasconcellos (2001), corresponde à mobilidade para o trabalho” (ARAÚJO, 2012, p.58)

A contradição prevalente é que, na busca pelo lucro com a oferta de um serviço fundamental, o capital deixa de circular na cidade através de renovação de frota para

transporte urbano, força de trabalho e consumo, e se torna contradição que o capital precisa circular para sua própria reprodução. Araujo (2012, p. 72) destaca que em diferentes atribuições dadas pelos usuários do transporte público em Campos dos Goytacazes, a qualidade do serviço prestado não atinge os requisitos mínimos de acessibilidade`.

Diante disso, a população opta por acessar o transporte clandestino, onde a operação é precária, com isso a demolição da mobilidade das pessoas na cidade. ``Nesse sentido, os transportes no município de Campos dos Goytacazes parecem representar uma política de regulamentação baseada em critérios de lucratividade política, com benefícios para quem controla o sistema`` (ARAUJO, 2012, p.78). Isso acarreta uma má distribuição da acessibilidade à cidade para parte expressiva da população, cuja única forma e o transporte para chegar a determinado ponto da cidade é pelo acesso ao transporte coletivo.

Na figura 7 vemos o deficiente visual tentando o acesso ao ônibus, mas como falta piso tátil, o cidadão não consegue se locomover para ter acesso ao transporte público.

Figura 7 – Deficiente visual tentando acessar ônibus no Terminal Rodoviário Roberto Silveira



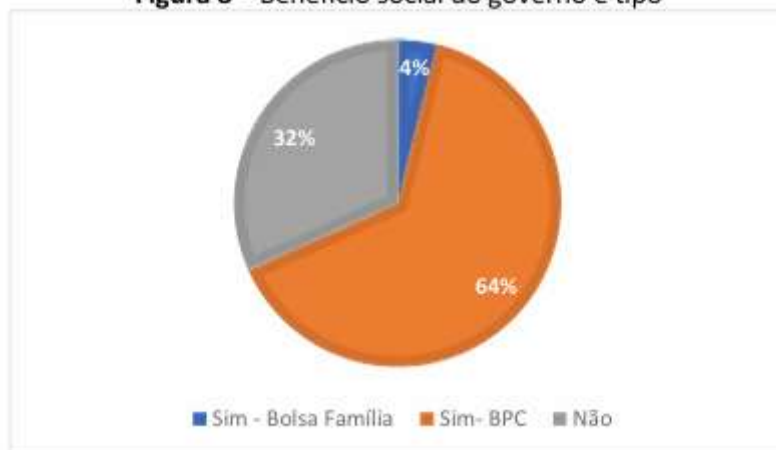
Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Para a elaboração desse trabalho fizemos uso de questionários semiestruturados. Optamos por esse modelo de levantamento de dados pelo fato de que, com ele, conseguimos apontamentos mais objetivos e diretos, com menor grau de juízo de valor. Como nossa intenção é, por exemplo, analisar a forma como as pessoas com alguma necessidade especial avaliam o sistema de transporte da cidade de Campos dos Goytacazes, é relevante considerar as dificuldades de relações interpessoais com os profissionais das empresas concessionárias. O fato de “direcionarmos” as respostas, com maior número de perguntas fechadas, possibilita uma maior análise.

Tomamos como base a pesquisa de campo junto às instituições APAPE, APAE, APOE e Educandário para Cegos, por meio do qual verificamos que os assistidos por estas ONGS totalizam 1.350 pessoas que precisam de tratamento e transporte público adequado para se locomover através de diversos lugares até chegar a uma dessas instituições. Nossa amostra foi feita com 104 usuários dessas instituições. Sendo na APAPE aplicados 35 questionários, APAE com 20 questionários, APOE foram 36 questionários e Educandário Para Cegos com 13 questionários respondidos.

Dos 104 entrevistados, 64% deles afirmaram receber o Benefício de Prestação Continuada da Lei Orgânica da Assistência Social (BPC -LOAS), que garante salário mínimo mensal a deficientes que não tenham meios de prover sua reprodução social, tampouco que sua família possa apoiá-lo. Para ter direito ao BPC, cada pessoa do grupo familiar deve receber, no máximo, $\frac{1}{4}$ do salário mínimo. Nesse caso, o expressivo percentual indica que os deficientes se enquadram na condição de baixa renda. Outros 3,8% dos respondentes afirmaram que recebem o benefício social do bolsa família, que contempla famílias cuja renda individual seja inferior a 218 reais por mês. Portanto, $\frac{2}{3}$ dos entrevistados recebem algum tipo de benefício social por sua condição socioeconômica, o que reforça a importância de políticas sociais sem as quais muitas famílias não poderiam dar o suporte para o tratamento de familiares com deficiências (figura 8). Outros 31% disseram que não recebem nenhum tipo de benefício social.

Figura 8 – Benefício social do governo e tipo



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Dos questionários respondidos, a indicação que não recebe nenhum benefício social teve 13 pessoas na APAPE, APOE com 7, Educandário Para Cegos com 10 e APAE com 3. Entre os beneficiários, 18 recebem BPC na APAPE, APOE 29, Educandário Para Cegos teve 3, e APAE 17. No caso da bolsa família, apenas 4 pessoas informaram, todas elas assistidas pela APAPE.

Ao redor de 96,2% das famílias responderam que têm cadastro no CRAS, ou seja, apenas 3,8% das famílias não são cadastradas devido a renda familiar ser maior do que essa instituição exige. O cadastro é importante para ter acesso aos benefícios e políticas sociais, inclusive a gratuidade no transporte coletivo. Com relação aos que responderam não entre as instituições, foram 3 pessoas na APOE e 1 na APAPE, já os que responderam que sim tem cadastro no CRAS foram 34 na APAPE, APOE com 33, Educandário Para Cegos com 13, e APAE com 20 respostas positivas (figura 9).

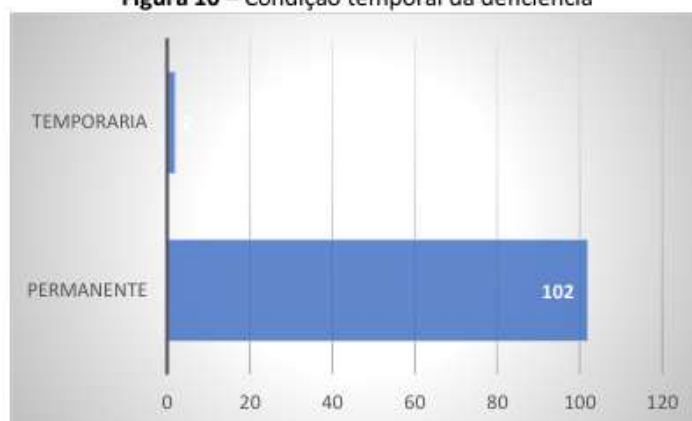
Figura 9 – Cadastro no CRAS



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

O cadastro no CRAS tem que ser regularmente atualizado porque a maior parte dos entrevistados relatou que sofre de deficiência permanente, o que pressupõe acompanhamento e atendimento constante e sem interrupção das instituições de apoio na cidade. Cerca de 98,1% relataram apresentar deficiência permanente e o restante, apenas 1,9%, afirmou se tratar de condição temporária (figura 10).

Figura 10 – Condição temporal da deficiência

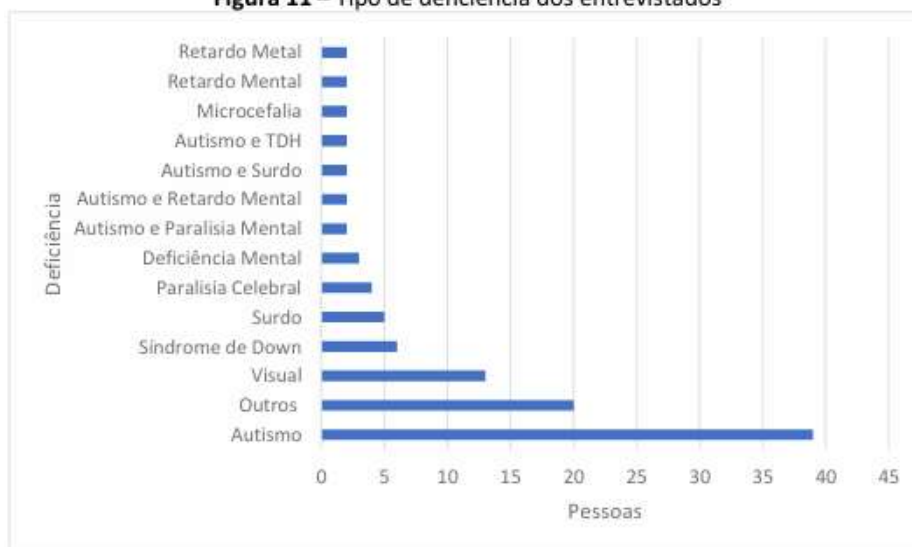


Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Sendo uma deficiente permanente, a demanda por transporte que seja acessível e por direito à gratuidade são também permanentes, mas infelizmente a carteirinha de gratuidade precisa ser renovada anualmente e a garantia dos assentos gratuitos nos meios de transporte continua sendo burlada e preenchida por usuários sem deficiência. Com relação às repostas relatando a deficiência permanente, foram 34 na APAPE, APOE com 36, o Educandário Para Cegos com 13 e APAE com 20 famílias. Já os que responderam que a deficiência é uma condição temporária, tivemos 2 casos relatados por entrevistados na instituição APAPE.

Dentro do universo de pessoas que responderam ao questionário, temos um conjunto amplo de deficiências. Predomina o autismo, com 37,5% dos entrevistados, seguido por visual (12,5%), síndrome de down (5,8%), paralisia cerebral (3,8%), surdos (3,8%) etc. (figura 11). Saber as especificidades das deficiências é fundamental quando se trata de direito à cidade e tudo que nela se concentra, incluindo os espaços públicos e de lazer, o transporte público coletivo. Considerando o elevado número de deficientes autistas, com suas particularidades com relação à aglomeração e ruídos em lugares fechados, pensar as condições do transporte (evitar a lotação) e a qualificação dos operadores (motoristas) desses sistemas é essencial.

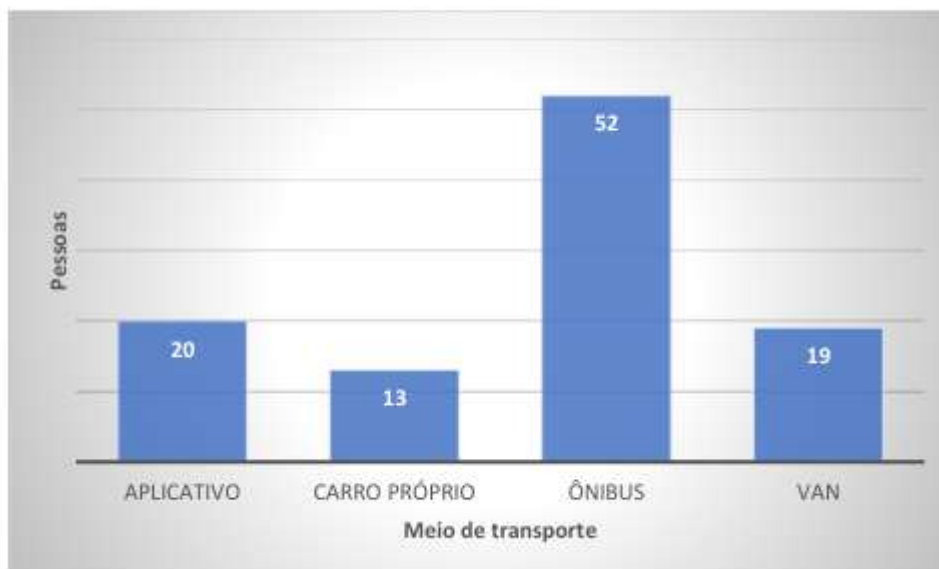
Figura 11 – Tipo de deficiência dos entrevistados



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

A maioria das famílias dos entrevistados realiza os deslocamentos até as instituições usando o transporte público coletivo. Cerca de 49% fazem seus deslocamentos com o ônibus e 18,3% com vans permissionárias. Os transportes por aplicativo e carro próprio são, respectivamente, 19,2% e 13,5%. No caso dos aplicativos, muitas famílias têm sua renda comprometida porque utilizam esse serviço por conta da ausência de linhas de ônibus ou de vans ou mesmo da falta de observância com relação às vagas de gratuidade e não realização de paradas nos pontos (figura 12).

Figura 12 – Meios de transporte utilizados pelos assistidos para realizar tratamento



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

O deslocamento com o transporte aplicativo teve 6 respondentes da APAPE, APOE com 7 e APAE também 7 questionários. Já os que responderam que se deslocam com carro próprio, 4 foram na APAPE, 3 na APOE, e 7 na APAE. O deslocamento pelo transporte público van teve 7 respostas dos assistidos da APAPE, 6 na APOE, 5 no Educandário São Jose Para Cegos e 1 na APAE. A grande maioria se desloca mesmo com o transporte coletivo ônibus, com 18 assistidos na APAPE, na APOE foram 20, e no Educandário São Jose Para Cegos foram 8 pessoas, e, na APAE, por ficar localizada na avenida Carmem Carneiro onde não tem acesso ao transporte público, foram 5 pessoas assistidas.

A opção pelo transporte com carro próprio também onera as famílias e, muitas vezes, só é feita por conta das deficiências do transporte público. No caso de deficientes com esclerose múltipla, por exemplo, foi notado que a retirada ou falta dos ônibus com rampa elevatória e a introdução de vans sem este equipamento impossibilita que muitas

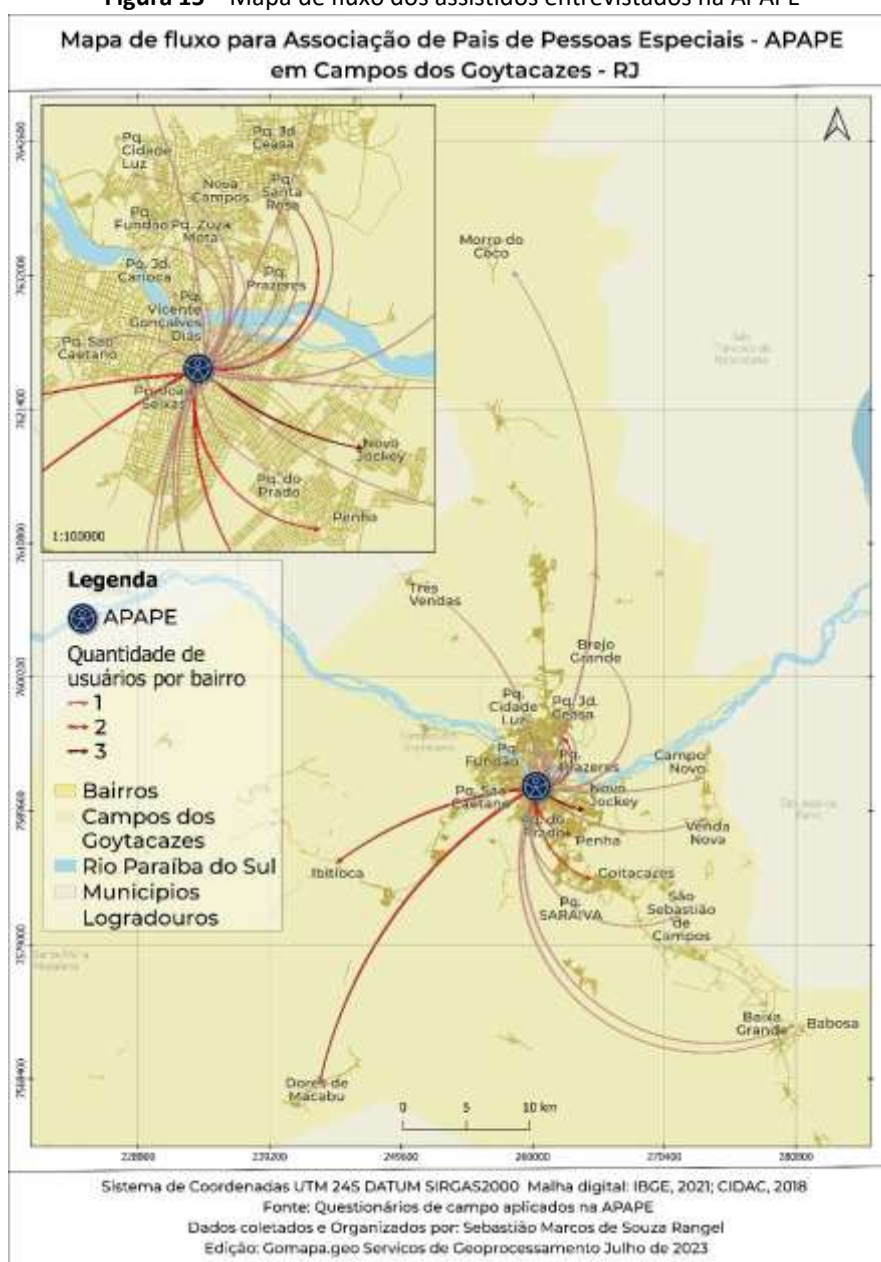
A APAE tem, entre assistidos, aqueles que residem muito distante como Baixa Grande e Km 8. Nesses casos, se não tem carro próprio, pela localização da instituição, a pessoa com deficiência não tem como chegar por transporte público, não há linhas de ônibus ou van que de acesso a instituição, as famílias costumam andar a PE, de bicicleta, carro de aplicativo para fazer o tratamento (figura 14).

Figura 14 – Mapa de fluxo dos assistidos entrevistados na APAE



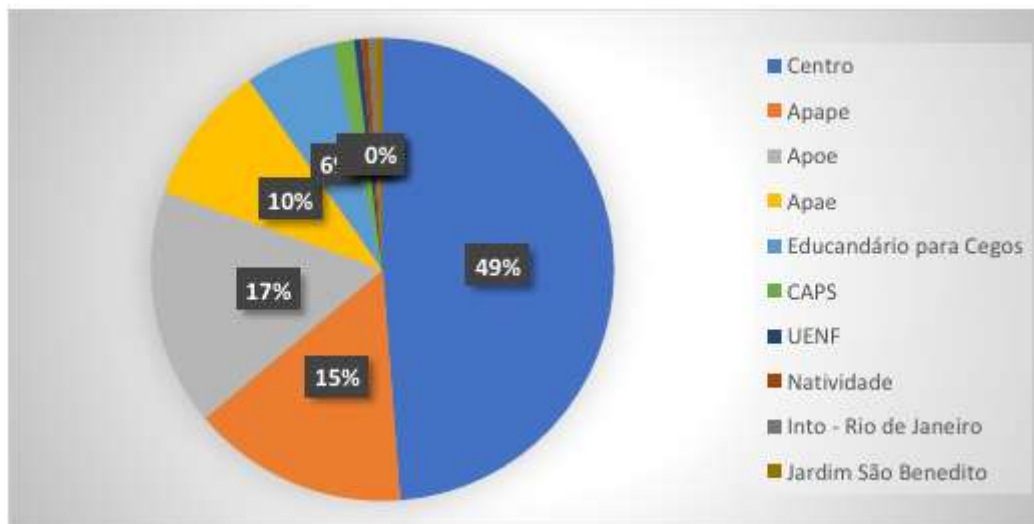
O mapa de fluxo para a APAPE mostra que a concentração de assistidos longe do domínio da instituição é muito grande, sendo que a falta do transporte público se torna prejudicial tanto as famílias quanto a pessoa com deficiência (figura 15).

Figura 15 – Mapa de fluxo dos assistidos entrevistados na APAPE



Os deslocamentos não se restringem apenas às instituições de apoio, pelo contrário, os deficientes têm que se deslocar a outros lugares públicos e privados. Foi perguntado também para quais lugares ou bairros os familiares dos entrevistados fazem os deslocamentos com seus deficientes, sendo que 26,9% mencionaram ir ao centro e à APAPE, 25% ao centro e à APOE, 19,2% ao centro e à APAE e 12,5% ao centro e educandário (figura 17).

Figura 17 - Lugares ou bairros onde os familiares dos entrevistados fazem os deslocamentos com seus deficientes



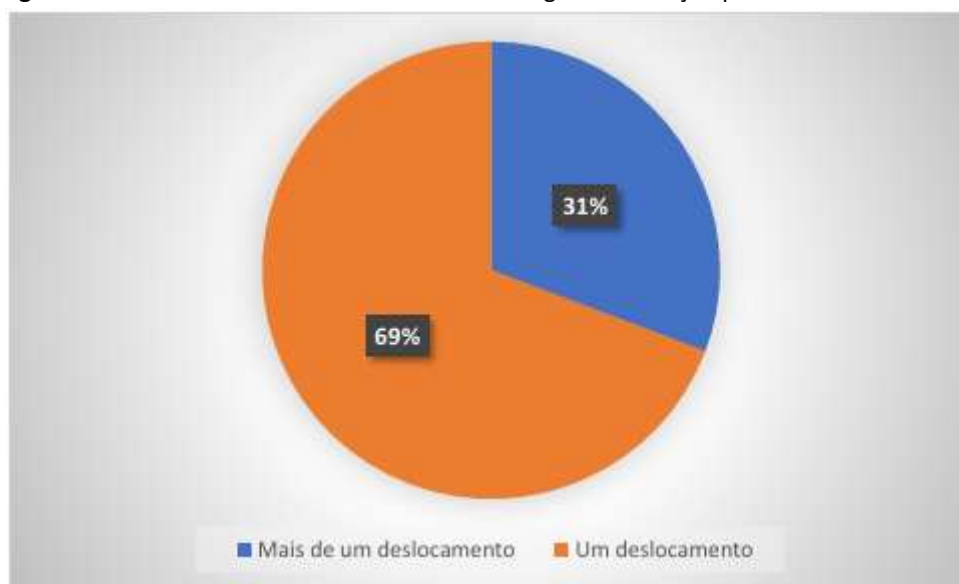
Fonte: Trabalho de campo, 2023.

A ida ao centro revela duas coisas importantes. Em primeiro lugar, a falta de linhas de transportes de ônibus e vans que tenham rotas nas imediações ou em frente às instituições de assistência aos deficientes, o que implica em múltiplas trajetórias até o destino final e inicial todos as vezes que tiverem que realizar as atividades e acompanhamento nessas instituições. Em segundo lugar, o centro concentra atividades comerciais e de serviços, além de equipamentos de lazer e cultura, refletindo na concentração desse lugar nas indicações dos entrevistados.

Na figura 18, 69% dos entrevistados afirmaram que fazem um deslocamento e 31% disseram que realizam mais de um deslocamento, ou seja, precisam utilizar mais de

um ônibus ou van, sendo que a localização das instituições não fica próxima dos itinerários do transporte públicos. Os familiares e os deficientes precisam andar a pé para chegar ao seu destino. Quando comparamos por instituição, as repostas dos questionários que precisam utilizar mais de uma vez o transporte público para chegar ao seu destino tem 3 assistidos na APAPE, 10 na APOE, 4 no Educandário Para Cegos e 3 na APAE. Dos questionários que responderam que utilizam uma vez o transporte público para chegar ao seu destino, temos 32 na APAPE, 26 na APOE, 9 no Educandário Para Cegos e 17 na APAE. Destes que usam uma vez apenas, muitos deles ainda andam um trecho a pé seja para chegar até as instituições, seja para chegar ao ponto de ônibus.

Figura 18 – Quantidade de deslocamentos até chegar a instituição para tratamento

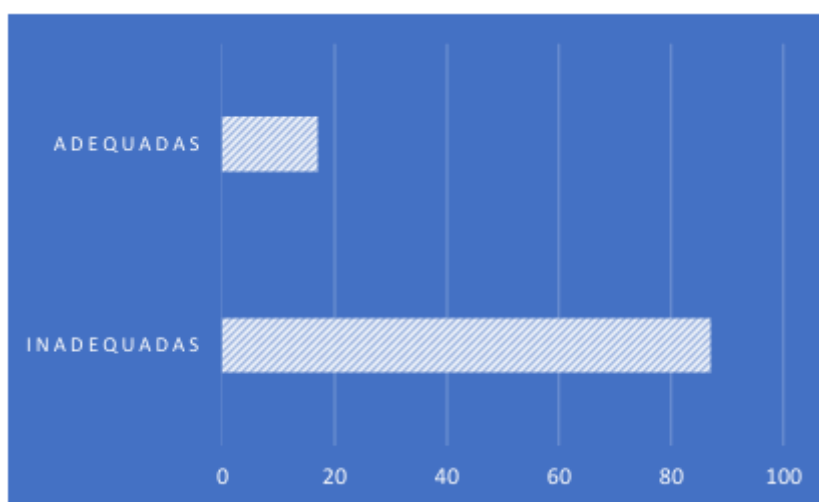


Fonte: Trabalho de campo, 2023.

A ida ao centro e os deslocamentos pela cidade, porém, não ocorrem ser dificuldades e percalços, haja vista que 83,7% das pessoas entrevistadas (figura 19) não aprovam as calçadas da cidade por estarem inadequadas para a circulação (rachaduras e buracos, desníveis e quedas, presença de árvores no meio, entulhos, carros

estacionados etc.). Os que responderam que as calçadas não são adequadas para seu deslocamento cotidiano foram 28 da APAPE, 32 da APOE, 13 do Educandário Para Cegos e 14 da APAE. Dos que responderam que as calçadas são adequadas para seu deslocamento cotidiano, 7 assistidos da APAPE, 4 da APOE e 6 da APAE.

Figura 19 – Condições das calçadas para o deslocamento cotidiano

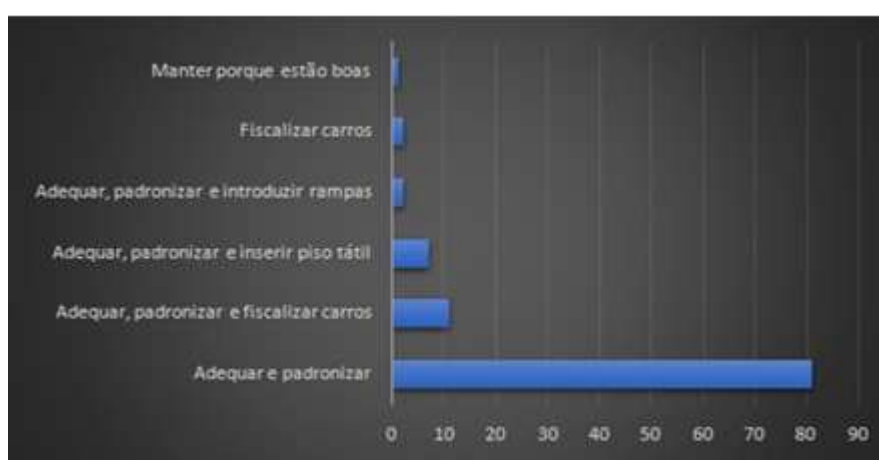


Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Quanto às medidas ou ações poderiam ser feitas pela prefeitura nas calçadas, 80 assistidos mencionaram adequar e padronizar as calçadas, isso mostra o que presenciamos no dia a dia da população ao caminhar pelas calçadas do município que está sem manutenção (figura 20). Por instituições a proposta de adequar e padronizar foi de 31 assistidos da APAPE, 30 da APOE, 4 do Educandário Para Cegos 4 e 15 da APAE. Outra proposta foi adequar, padronizar e fiscalizar carros para 3 assistidos da APAPE, 4 da APOE, 4 APAPE e 1 do Educandário Para Cegos. Também tivemos 8 propostas de adequar, padronizar e inserir piso tátil, todas elas dos assistidos do Educandário Para Cegos, devido à falta do piso tátil que é norma da ABNT nos espaços públicos. Por último, também tivemos a proposta de adequar, padronizar e introduzir rampas, com 1 assistido da APAPE e 2 da APOE. Todos indicam adequação e padronização das calçadas,

acrescentando aspectos específicos como estacionamento de carros nas calçadas, falta de piso tátil e de rampas de acesso.

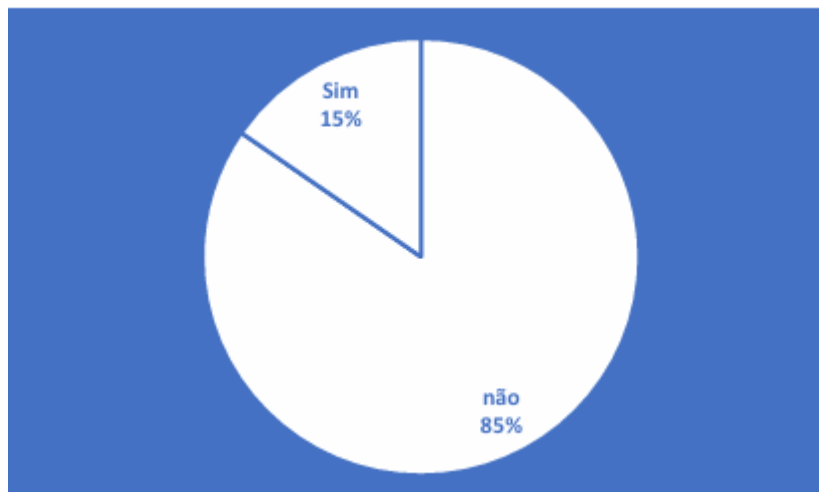
Figura 20 - Medidas ou ações que poderiam ser feitas pela prefeitura com relação às calçadas



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Apesar das inconformidades das calçadas e as dificuldades de circulação, apenas 15,4% relataram ter sofrido algum acidente (figura 21), a maioria (84,6%) não teve, até o momento, incidentes ao se deslocarem pelas calçadas na Cidade de Campos dos Goytacazes. Dividindo os questionários por instituições, 34 assistidos da APAPE relataram que não sofreram acidente, 31 na APOE, 4 no Educandário Para Cegos e 19 na APAE. Quanto aos que já sofreram algum acidente, no Educandário Para Cegos tivemos o maior número, com 9 pessoas com deficiência visual, para as quais é essencial que as calçadas sejam sem barreiras e que sejam retas sem desníveis, na APAPE tivemos 1 assistido, na APOE 5 e na APAE 1.

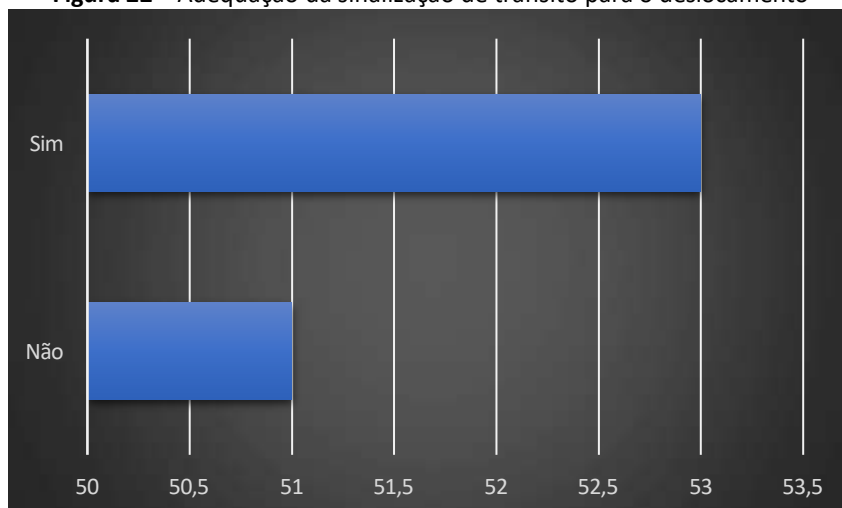
Figura 21 – Sofrimento de algum acidente se deslocando por calçadas na cidade



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Com relação à sinalização de trânsito ser adequada aos deslocamentos, as porcentagens das respostas ficaram praticamente iguais e entre as instituições os questionários que responderam sim foram APAPE 19, APOE com 21 e APAE com 13. Vale ressaltar que nenhum dos assistidos do Educandário Para Cegos respondeu sim, e os questionários que responderam não na APAPE foram 16, APOE com 15, Educandário Para Cegos com 13 e a APAE com 7. Mas não deixa de ser paradoxal porque as sinalizações de trânsito cumprem o papel, na cidade, de atender a fluidez do trânsito, esquecendo assim a sua maior preocupação que é atender a população (figura 22).

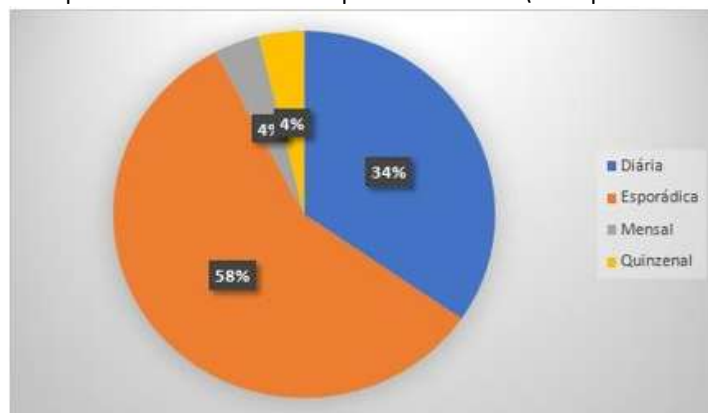
Figura 22 – Adequação da sinalização de trânsito para o deslocamento



Fonte: Trabalho de campo, 2023

Quanto à frequência dos deslocamentos para tratamento\acompanhamento de saúde, para a realização diária foram 19 na APAPE, 10 na APOE, 7 no Educandário Para Cegos e 9 na APAE. Os esporádicos foram 23 na APAPE, 23 na APOE, 4 no Educandário Para Cegos e 10 na APAE. O deslocamento mensal foi informado por 3 da APOE e 1 do Educandário Para Cegos. Por fim, dos deslocamentos quinzenais, foram 2 na APAPE, 1 no Educandário Para Cegos 1 e 1 na APAE (figura 23).

Figura 23 – Frequência do deslocamento para tratamento\acompanhamento de saúde



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Com relação às medidas ou ações poderiam ser feitas pela prefeitura para o transporte público coletivo, temos duas respostas significativas e que merecem muita atenção. A primeira é a maior oferta de horários para 57 dos entrevistados, o que remete a pensar na insuficiência das linhas e também na superlotação, que agrava a situação das pessoas com deficiência. A segunda sugestão, para 19 assistidos, é a oferta de ônibus exclusivos para deficientes, já que o transporte público não faz o seu verdadeiro papel que é atender adequadamente as pessoas com deficiência (figura 24).

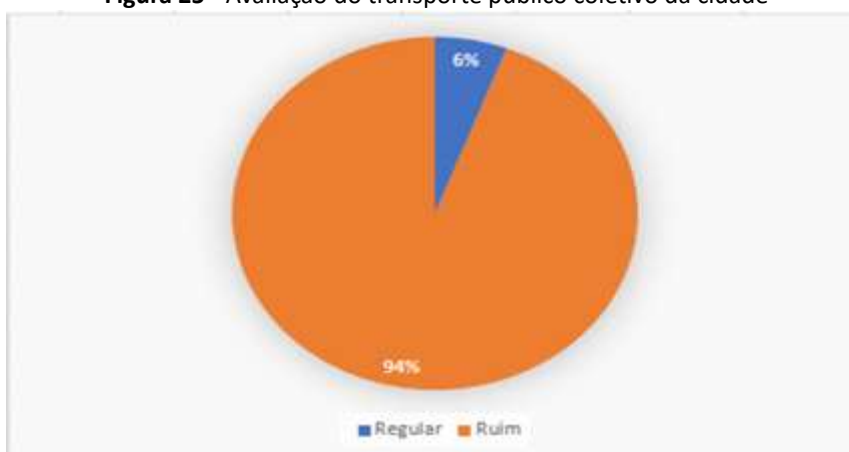
Figura 24 - Medidas ou ações que poderiam ser feitas pela prefeitura com relação ao transporte público coletivo



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Essas sugestões refletem justamente a insatisfação da população com o transporte público coletivo, pois a maioria dos entrevistados (94%) o qualificou como ruim, sendo 32 pessoas da APAPE, 35 da APOE, 12 do Educandário Para Cegos e 19 da APAE. A resposta regular foi apenas para 6% dos entrevistados, sendo 3 da APAPE, 1 da APOE, 1 do EDUCANDARIO PARA CEGOS e 1 da APAE (figura 25).

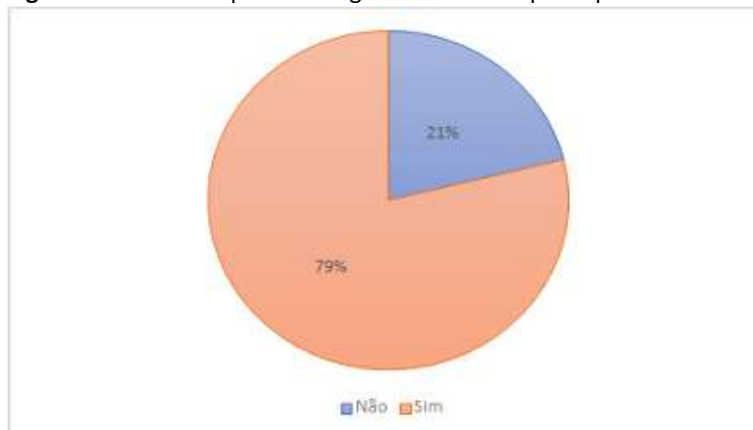
Figura 25 - Avaliação do transporte público coletivo da cidade



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Dos entrevistados, 79% têm cadastro para o uso gratuito do transporte público e 21% não possui. Porém, as pessoas que responderam não, se encaixam nas situações em que ou tem familiar que não pode se locomover com o transporte público ou enfrenta a dificuldade da emissão da carteirinha pelo órgão responsável. A resposta das pessoas por instituições que disseram não ser cadastradas para o uso gratuito do transporte público foi de 11 assistidos da APAPE, 3 da APOE, 3 do Educandário Para Cegos e 5 da APAE. Já os que disseram que têm cadastro para o uso gratuito do transporte público coletivo, foram 24 da APAPE, 33 da APOE, 10 do Educandário Para Cegos e 15 da APAE (figura 26). Os dirigentes das instituições que atendem os assistidos e os próprios assistidos relataram a morosidade e também a burocracia para a obtenção e a renovação da carteirinha.

Figura 26 - Cadastro para o uso gratuito do transporte público coletivo



Fonte: Trabalho de campo, 2023

Para que a gestão do transporte público urbano de passageiros seja eficiente e efetiva é necessário, antes de tudo, que estejam bem definidos o papel do poder público e das operadoras de serviço de transportes e suas respectivas esferas de atuação. Isso inclui o respeito à legislação no que diz respeito à oferta de vagas para os deficientes e que elas não sejam preenchidas em seu desfavor, a implementação das rampas elevatórias nos meios de transportes, a celeridade na renovação das carteirinhas de gratuidade, a qualificação dos motoristas para o transporte de pessoas com deficiência, a fiscalização das empresas permissionárias, a fiscalização das calçadas e criação de piso tátil, a implementação de sinalização de trânsito, entre outras ações.

A fim de entender o papel do Estado, no caso da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, foi elaborado e aplicado um questionário com a representante do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT). Esse órgão da Prefeitura de Campos dos Goytacazes tem como suas principais atribuições o papel de proporcionar mobilidade e acessibilidade dos munícipes e também planejar e controlar a prestação de serviços públicos em relação ao transporte coletivo e individual de passageiros.

A respeito dos fluxos de origem e destino dos usuários do transporte coletivo, o estudo existente é muito antigo, o órgão está envolvido num estudo de demanda do sobe e desce, que tem como propósito disponibilizar todas as informações no aplicativo

para que os próprios usuários tenham acesso e ajudem o órgão a melhorar a sua atuação. visam melhorar a acessibilidade urbana, não sendo mencionadas iniciativas que visem a mobilidade urbana dos cidadãos.

Outras ações no sentido de propiciar e melhorar a acessibilidade urbana foram mencionadas, entre elas a construção de abrigos, a introdução de veículos novos, a renovação da frota, a largura das portas de acesso e rampas. Segundo a entrevistada, as estações já estão adequadas nestes termos, a ideia agora é colocar um posto do IMTT em cada das estações para atendimento do usuário.

O IMTT não tem, atualmente, uma sistematização de quantas pessoas com deficiência estão cadastradas para o uso do transporte coletivo. Foi mencionada a possibilidade de que cadastro fique disponível na internet para que as pessoas se cadastrem, no sentido de evitar que as pessoas com deficiência tenham que se deslocar até o IMTT para realizar todo o processo.

Com relação à capacitação dos motoristas das empresas permissionárias, a fim de que possam prestar melhor os serviços às pessoas com deficiência, não há nenhuma ação específica tampouco perspectiva que isso venha a ocorrer. O que há é um trabalho feito com outras instituições parceiras, como o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) para qualificação e educações aos motoristas do transporte público da cidade.

De um modo geral, segundo representante do IMTT, é preciso que os usuários do transporte, em especial os deficientes, façam as reclamações junto ao órgão para que este tome conhecimento e trabalhe em torno do problema. Tudo isso vai estar disponível no aplicativo na aba fale conosco, na ferramenta do programa QUALIONIBUS, que está em desenvolvimento, que terá o papel de atrair e manter os usuários do sistema e melhorar a mobilidade e tornar mais sustentável o transporte. As ações com relação à sinalização de trânsito e calçadas têm se concentrado na 1) introdução de semáforos antigos por novos e inteligentes para que fiquem dentro das normas da ABNT NBR 14022; 2) no desenvolvimento do programa bairro legal para adequação das calçadas. Não parece, porém, que tais medidas possam beneficiar os deficientes físicos, tratando-se mais de ações genéricas sem nenhuma orientação quanto ao público-alvo. Isso fica

evidenciado quando foi perguntado se os serviços e comércios essenciais do centro e as principais áreas de lazer estão preparados (piso tátil, vagas demarcadas etc.) para receber as pessoas com deficiência, com resposta negativa. Segundo a representante do IMTT estão sendo feitos mapeamento dos pontos de paradas para a afixação de adesivos, painéis com orientação e rampas de acesso ao transporte público.

REFERÊNCIAS

SOUZA, Marcelo Lopes. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: BERTRAND BRASIL, 2003.

ARAUJO, Isroberta Rosa. **Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes**: um estudo da Política dos Transportes a Um Real. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais), Centro de Ciências do Homem, Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Campos dos Goytacazes, 2012.

CORREA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. São Paulo; Ática, 2000.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Interação Espacial, Transporte Público e Estruturação do Espaço Urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.12, n.1, p. 63-81, 2010.

BALTHAZAR, B. S. **A espacialidade da rede de transporte público e a centralidade em campos dos Goytacazes**. Monografia (Geografia), Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2018.

SOUZA, Marcos Tinoco Rodrigues. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. **Sociedade & natureza**, Uberlândia, v. 17, n. 33, p. 119-129, 2005.

LAQUALE, Adonis Alexandre. A pessoa com deficiência e o direito à acessibilidade. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 22, n. 5103, Jun. 2017.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público, modalidade e planejamento urbano - contradições essenciais. **Estudos avançados**, v. 27 n. 79; p. 41-53, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte Urbano Espaço e Equidade das Políticas Públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1994. Centro de Informação e Dados de Campos (CIDAC)

Instituto da Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT).

CUNHA, Hermeneilce Wasti Aires Pereira. A Pessoa com Deficiência no Espaço Urbano de São Luis (Des) Caminhos para Formalização da inclusão. **Caminhos de Geografia Uberlândia**, 2010,
p. 76 – 90

Brasil – Presidência da república Secretária-Geral subchefia para assuntos Jurídicos LEI N. 13.146 DE 06 DE JULHO DE 2015, Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Lei 0015-2020-do Plano Diretor da Cidade de Campos dos Goytacazes, p 248-249

Lei Orgânica do Município de Campos dos Goytacazes, Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes, 15 de julho de 2014.

Malha digital, IBGE 2021, CIDAC 2018.