

ACESSIBILIDADE E SUSTENTABILIDADE: Acessibilidade em Ponto de Ônibus para Pessoas Portadoras de Deficiência Física

Adriane de Oliveira Vieira

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo,
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Caiana Gonçalves Nascimento

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo,
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Tainara Patrícia dos Santos Dias

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo,
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Luiz Paulo Domingo Mendes

Arquiteto e Urbanista – Escola Superior de Tecnologia e Educação de Rio Claro;
Docente das Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS.

RESUMO

O tema acessibilidade vem sendo discutido no setor público e pela sociedade em função do caos e grande desrespeito tornado aos pontos de ônibus, que em sua maioria, não possuem o mínimo de acessibilidade e tampouco conforto aos utilizadores. A crise da acessibilidade urbana tem se agravado a cada ano, uma vez que o investimento público neste setor não acompanha o crescimento populacional da região. Nos tempos atuais o grande desafio da sociedade urbana é o crescimento econômico e as transformações das infraestruturas, que em especial no município de Três Lagoas não vem ocorrendo. A administração local tenta resolver o problema através de ameaças de multas, e ainda assim o descaso com o código de posturas do município continua sem uma solução de fato. A pesquisa apresenta percepções positivas e negativas quanto ao uso do transporte público, e como isso pode influenciar diretamente na vida dos usuários, de forma a pontuar os fatos, para que possam ser analisados, com o intuito de visar melhorias, e tornar um serviço melhor em quesito qualidade de vida. Atualmente as linhas de transporte coletivo está atendendo as necessidades dos usuários, para a faixa de população preferencial, temos assentos específicos, e para os cadeirantes os motoristas auxiliam na entrada e saída do veículo, os deixando em um espaço confortável no ônibus, sabemos que isso é pouco em questão de acessibilidade, e existem muitos pontos a melhorar, que serão descritos ao longo do artigo.

PALAVRAS-CHAVE: equipamentos urbanos; mobilidade urbana; acessibilidade; transporte coletivo.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana vem sendo discutida e pautada pelo setor público e pela sociedade em função ao crescimento e má formação da estrutura urbana. Com o aumento populacional do município, encontra-se cada dia mais próximo a crise da mobilidade urbana nas vias e tráfegos onde circulam ciclistas, pedestres e automóveis, que tem aumentado em ordem crescente. A malha urbana se

desenvolve conforme o crescimento populacional, surgindo então novos bairros. Se interligando ao existente com o novo. Problema esse que é discutido nas redes públicas, estaduais e prefeitura; em relação ao manejo e distribuições de escolas, postos de saúdes, pontos de ônibus, creches e infraestruturas públicas. Pensando no conforto populacional e destacando pontos de acesso que facilite a vida dos moradores. Contudo, feito tal distribuição, sempre deixa para trás os equipamentos urbanos de acessibilidade para portadores de necessidades físicas.

A sinalização no chão em relevo, para portadores de deficiência visual não se encontra na cidade de Três Lagoas. Como uma pessoa irá conseguir se locomover ou desenvolver algum trabalho sem ajuda de alguém? Outra observação é sobre a falta de equipamentos para pessoas portadoras de necessidade de locomoção, paraplégicas. Não se vê um meio fio rebaixado ou um ponto de ônibus acessível, muito menos equipado com a necessidade de cada ser humano.

O último censo de 2000 apresentou como resultado que 14,5% da população brasileira possuem algum tipo de deficiência, totalizando aproximadamente 24,6 milhões de pessoas. Estes números referem-se ao total das deficiências, não considerando as pessoas com mobilidade reduzida, como idosos, pessoas altas, baixas ou obesas, gestantes e pessoas com deficiência temporária e adultas com criança de colo (IBGE, 2000).

O investimento público no transporte urbano nos últimos anos se comparado com o crescimento populacional. O último Censo Demográfico realizado em 2010 apontou a cidade com população residente de 101.791 habitantes, previsão para 2017 é de 117.477 pessoas (IBGE). É possível perceber o crescimento homogêneo em todas as extremidades da malha urbana.

O seu crescimento econômico, ampliou o índice de mobilidade das cargas e pessoas da cidade. O desafio no tempo atual é o crescimento econômico e a transformação na infraestrutura. Como deve ser distribuído os corredores que interliga e distribua o fluxo da cidade, e como projetar, algo que futuramente não vá congestionar ou não ser inviável.

1.1 Mobilidade Urbana

O plano diretor de mobilidade urbana da cidade de Três Lagoas é estabelecimento pelo Ministério das Cidades, e está instituído na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, nutrindo como importância para a cidade

o desenvolvimento econômico, humano, qualidade de vida, inclusão social e acesso universal à cidade e seus serviços.

A mobilidade urbana adequada é obtida por meio de políticas de transporte e circulação que visam a melhoria na acessibilidade e mobilidade. Sua priorização se vê na sua melhoria, do modo de transporte coletivo e privado, que ocorra de maneira efetiva e socialmente, inserida no ambiente urbano.

1.2 Transporte e a Mobilidade Urbana

Genro (2014, p. 1) diz que, a mobilidade e transportes têm os seguintes fatores: (a) garantir transporte público como direito social constitucional; (b) reduzir e até zerar as tarifas e, ao mesmo tempo, expandir a oferta e avançar na qualidade do serviço; (c) aumentar a destinação de verbas públicas à mobilidade urbana; (d) integrar transportes urbanos em um plano integrado de mobilidade, abarcando diversos modais (bicicleta, carro, transporte coletivo e deslocamento a pé) dentro das estruturas de planejamento urbano; (e) para transporte de cargas, substituir progressivamente o modal rodoviário pelos aquaviário e ferroviário, com frete mais barato e menor consumo de energia e (f) garantir condições dignas de salário e trabalho aos profissionais de transportes.

Trazendo o tema: “transporte e mobilidade urbana” para a realidade do município de Três Lagoas/MS, o jornalista Furlan (2012, p. 1) analisa as questões relativas ao transporte coletivo do município:

Desde o ano de 2008 a empresa Viação Três Lagoas detém a concessão do transporte urbano. Atualmente 13 ônibus percorrem 90% da cidade, em diversos horários, porém, em alguns bairros onde o fluxo de pessoas é menor, eles deixam a desejar, passando de uma a duas vezes ao dia.

1.3 Mobilidade Urbana e Acessibilidade

A acessibilidade significa não apenas permitir que pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida participem de atividades que incluem o uso de produtos, serviços e informação, mas a inclusão e extensão do uso destes por todas as parcelas presentes em uma determinada população. Vasconcellos (2012, p. 51), complementa os dizeres sobre acessibilidade: [...] As pessoas com deficiência têm maiores dificuldades de locomoção, o que é agravado por calçadas mal conservadas e pelo transporte público inadequado.

Em países mais ricos, as calçadas, as interseções e os ônibus estão adaptados, mas isso raramente se observa nos países em desenvolvimento [...]. As pessoas em idade “produtiva”, ou seja, mais envolvidas com o trabalho e a escola, são as que saem mais de casa.

1.4 Diagnostico Urbano

O diagnóstico do atual estado e suas necessidades, sempre toda via é requisitada, pra melhorias do espaço urbano. A capacidade que o crescimento se avança, planos e metas são traçados para trazer conforto aos moradores. Pensamos que o diagnostico urbano, fosse como uma consulta medica que duas vezes ao ano tem que ser feita. O Dr. mostraria onde estamos faltando cálcio, proteínas, se a alimentação está correta ou se os batimentos cardíacos estão conforme o correto. Assim é o diagnóstico feito através de dados levantados por pesquisas, sobre o crescimento, economia do município, desenvolvimento de malhas urbanas novas, como está sendo o crescimento de pessoas deficiente no município, se tem pontos de acessos com facilidade, onde tem o que precisa ser mudado ou levado mais a sério.

O que muda é a perspectiva, se a alimentação não está correta, claramente a pessoa vai sofre sintomas e sentir desconforto. Assim é o mal funcionamento, o mal planejamento, a falta de mobiliários necessários, a falta de equipamentos urbanos de acessibilidade, a falta de conscientização, assim torna-se um câncer urbano.

A identificação de algumas condições como física, socioeconômica, aspectos de uso do solo, caracterização do sistema viário, caracterização do sistema de transporte público, caracterização da dinâmica de circulação, logística urbana, análises de acidentes, fundamentação legal e consultas públicas. Tudo isso engloba para o funcionamento legal dentro da cidade.

1.5 PROGNÓSTICO

Tem como requisito promover estudos de planos e de linha de desejos, conforme o crescimento da cidade. Pode levantar estudos sobre a cidade e prevenir situações que vão acarretar mal funcionamento futuro. Apresentando propostas e ações organizadas referente a mobilidade urbana de três lagoas.

1.5.1 Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 4º Para os fins desta Lei considera-se: III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: (I) acessibilidade universal; (II) desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; (III) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; (IV) eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; (V) gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; (VI) segurança nos deslocamentos das pessoas; (VII) justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; (VIII) equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e (IX) eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

2 OBJETIVOS

Este artigo tem como objetivo analisar diretamente e descrever as potencialidades e deficiências atuais, nos pontos de ônibus de Três Lagoas, e como isso pode refletir na vida dos passageiros, portadores de deficiência.

3 MATERIAL E MÉTODOS

A metodologia utilizada para elaboração desse artigo, foram pesquisas em livros, internet, revistas e estudos de caso que possibilitaram o desenvolvimento desse trabalho. Selecionamos um bairro da cidade para entrevistar os moradores e conhecer as dificuldades que eles têm mediante o transporte público da cidade de Três Lagoas – MS. O método utilizado é o quantitativo, de forma a identificar e entender as diferentes opiniões. Gerando informações numéricas sobre o comportamento do consumidor para o transporte público.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os pontos de ônibus são peças do mobiliário urbano que muitas vezes, passam despercebidos na correria do dia a dia, mas para aqueles que dependem do transporte público acessível, sabem bem a diferença de um abrigo confortável para uma espera debaixo do sol quente ou chuva. A cidade de Três Lagoas costuma receber um maior fluxo de carros vindo da cidade de Andradina-SP, via Marechal Rondon e via BR-262, vindos das cidades de Água Clara e Ribas do Rio Pardo. Em se tratando dos tipos de transportes na cidade, temos: o transporte aéreo que se dá pelo aeroporto Aeroporto Municipal Plínio Alarcon, inaugurado no ano de 2013, registrado a marca de uma nova fase para a cidade, pois passou a estar ligada, com conexão direta a São Paulo, SP.

O transporte ferroviário foi desativado em 2015, quando a concessionária anunciou que não haveria mais tráfego ferroviário para além da cidade, decretando assim a inutilidade dos trilhos da velha Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em todo o estado, sendo completamente abandonada. Os ônibus urbanos, os responsáveis pela maior parte das viagens dentro do município, não têm infraestrutura adequada e sem prioridade nas vias, acessibilidade, dentre outros fatores, ficam sujeitos aos congestionamentos, e ao desrespeito dos motoristas com o transporte público, onde muitas vezes é a causa de infrações, como ultrapassagem inadequada, alta velocidade, por falta de paciência, pois sabemos que é um veículo mais lento, sujeito a várias paradas durante o trajeto. A falta de qualidade e acessibilidade do transporte público coletivo, por sua vez, faz crescer a migração dos usuários para o transporte individual motorizado (automóveis e motos).

Figura 1. Terminal rodoviário localizado na Avenida Rosário Congro dentro da Praça Ramez Tebet, no centro da cidade.



Fonte: Extraído de PERFIL NEWS, Três Lagoas/MS, 2018

O terminal que atende a maior parte da demanda de linhas de ônibus está localizado na Avenida Rosário Congro dentro da Praça Ramez Tebet, no centro da cidade (Figura 1), sendo este o que possui maior infraestrutura e ainda assim não comporta grande número de usuários e tampouco possui acessibilidade.

As composições dos elementos de um abrigo para pontos de ônibus podem variar: uns possuem apenas o poste indicando a parada, outros possuem um quadro com as linhas correspondentes, alguns tem o abrigo coberto, com ou sem bancos. Enfim, seja curta ou longa permanência, os pontos de ônibus precisam ter o mínimo de conforto, acessibilidade e praticidade, afinal, eles foram construídos com o dinheiro da sua passagem (pelo menos a grande maioria).

Além do tipo coberto, como o da praça Ramez Tebet (Figura 1), o município conta com dois outros tipos de pontos de onibus, sendo um deles com uma cobertura sobre um estreito acento (Figura 2A); e outro apenas uma estaca em cor azul, e escrita “ônibus” sinalizada (Figura 2B). Existem também os pontos não sinalizados, que são locais rotineiros de passagem do transporte público, onde os usuários optam em esperar.

Figura 2. Tipos de pontos de ônibus presentes na cidade de Três Lagoas, MS. A. Cobertura sobre um estreito acento. B. Esta com a sinalização “ônibus”, sem cobertura.



Fonte: Elaborado pelos autores.

Quando se planeja o sistema viário é indispensável pensar na comodidade dos usuários, com isso faz-se necessário projetar, planejar e manter os locais destinados ao tráfego das pessoas (pedestres, cadeirantes, idosos, gestantes ou pessoas com deficiências). Em Três Lagoas, verificou-se também a ausência de um manual de calçadas, sendo assim não tem um padrão, com isso muitas áreas

destinadas a pontos de ônibus não possuem caminho adequado fazendo com que o percurso seja necessariamente realizado na pista de rolamento, disputando espaço com outros modais como veículos de passeio, motocicletas e bicicletas. A Figura 3 apresenta a irregularidade do nível das calçadas em duas localizações residenciais diferentes. Estes fatos dificultam o trânsito de pessoas portadoras (e não) de deficiência física.

Figura 3. Construção de calçadas com níveis irregulares.



Fonte: Elaborado pelos autores.

Segundo moradores da cidade que são portadores de deficiências físicas, a cidade apresenta também uma falta de acessibilidade adequada nas vias e órgãos públicos (Figura 4). Além da falta de mobilidade nas vias públicas (Figura 4A), os deficientes encontram dificuldades para ter acesso aos prédios públicos, e privados também, como comércios (Figura 4B), devido à falta de rampas de acesso, entre outras barreiras.

Figura 4. Acessibilidade precária nas vias públicas da cidade de Três Lagoas. A. Ausência de rampa para cadeira de rodas na calçada. B. Ausência de rampa para cadeira de rodas na entrada da loja.



Fonte: Modificado de PERFIL NEWS, Três Lagoas/MS, 2018.

Em alguns prédios até existem as rampas, mas em alguns casos, não são adequadas, sem contar que, tem o problema do desnível no asfalto e calçadas, que dificulta o cadeirante conseguir se locomover sozinho. Além de rampas mal planejadas, tem ainda lugares que contam com escadas. A Lei nº 10.098 é quem estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência.

Embora a lei exista, vários prédios e vias públicas não estão acessíveis. A conquista da autonomia e da independência é uma das características da cidadania. Parte desse processo tem relação direta com o bem-estar do indivíduo no meio em que ele vive.

Ao andar pelas calçadas de Três Lagoas, percebe-se a dificuldade em transitar por conta de entulhos, galhos, propagandas, mesas e cadeiras espalhadas por toda calçada, dificultando assim a passagem de pedestres. Mesmo com a lei de acessibilidade, comerciantes continuam desrespeitam a norma, e não criam rampas de acesso nas lojas para facilitar os cadeirantes a entrarem nos estabelecimentos.

São muitos obstáculos para uma intervenção urbana, além de uma visão conjunta dos problemas das cidades, que considere habitação, mobilidade e saneamento, o grande nó está no modelo para custear o reordenamento urbano e também a dificuldade de intervir em um meio o qual está sendo utilizado.

De modo geral, os pontos de ônibus precisam de algumas poucas características para serem considerados “ideais”, uma delas é que a área de espera seja dimensionada de acordo com o fluxo e a frequência de passageiros das linhas que passam por ali, para que ninguém fique em local inseguro ou que atrapalhe o fluxo de demais pessoas que passem pelo local.

Em calçadas onde esse espaço de espera não é suficiente, podem ser implantadas ilhas, trechos de passeio que avançam um pouco sobre a rua ou a demarcação, com tinta apenas ou mesmo elementos que demarquem áreas dedicadas a esse propósito. O ponto de ônibus deve estar posicionado em um local que fique seguro o acesso dos usuários, sendo ele pela calçada ou até mesmo pela rua.

Em relação à cobertura, a mesma é necessária para proteger os usuários das adversidades do clima, principalmente em cidades muito quentes como Três Lagoas. Em Dubai (Emirados Árabes), onde a temperatura é

frequentemente superior a 40 °C e não raro há tempestades de areia, os pontos de ônibus são cabines fechadas e com ar-condicionado.

A sinalização é outro fato de grande importância; pode ser vertical ou horizontal, além de contar com nome das linhas e também dos trajetos dos ônibus, deve ser visível para todos. Adicional à sinalização, a demarcação de faixas exclusivas para os ônibus, ajuda na eficiência do transporte, uma vez que o ônibus não precisa sair do fluxo dos demais veículos para o embarque e desembarque de passageiros. Não podemos deixar de ressaltar também a importância da comodidade dos veículos, no embarque e desembarque sem quaisquer obstáculos aos passageiros, principalmente aqueles com mobilidade reduzida como idosos, gestantes e deficientes físicos, o Sistema prevê a utilização de ônibus de entrada baixa ou piso totalmente baixo, nos grandes corredores e em vias exclusivas. Além de se conseguir a eliminação de degraus, facilitar também o acesso de usuários cadeirantes.

A altura do piso do veículo ao solo ainda pode ser diminuída pela ação do sistema de movimentação da suspensão, o “Sistema de ajoelamento”. No Brasil existe em estudo um protótipo do que seria um ponto de ônibus acessível para todos, eco sustentável, iniciativa que visa minimizar o uso de recursos naturais e potencializar a reutilização dos materiais. Por enquanto, existe apenas um ponto como este, que está sendo usado como teste, e não há previsões para inauguração de outros similares em demais regiões da cidade (Figura 5).

Figura 5. Protótipo de ponto de ônibus acessível para todos.



Fonte: Extraído de ARCHDAILY, 2018.

5 CONCLUSÕES

Com os problemas expostos e propostas feita para melhoria do meio urbano, temos alguns assuntos a discorrer. A questão assistencial da luta das pessoas com deficiência na busca de seus direitos de cidadania vem sendo algo priorizado pelas Lei Brasileira de Inclusão, que é uma delas. No entanto a cidade ou município não prioriza. O respeito se vê atrás de uma cidade que se preocupa com os direitos das pessoas com deficiência, no geral. E que tenha um olhar mais amigo principalmente para os cadeirantes, em especial. Procurando sempre oferecer prédios acessíveis, sejam eles públicos ou privados e pontos de ônibus confortáveis.

Há dois tipos de pessoas, as com deficiência que é aquela que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial. E a pessoa com mobilidade reduzida que é aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se sozinho ou não. Mas que precisa de ajuda extra para isso acontecer, que no caso seria eu e você.

Com essas ideias e com esse breve artigo, no qual foi escolhido o tema, com o propósito do leitor ler e compreender o complexo exposto e se conscientizar. O nosso objetivo é que a sociedade reflita e acolha as pessoas com deficiência e não a exclua, com falta de mobiliários. Se conseguirmos compreender o tanto que essas pessoas sofrem de obstáculos no seu dia a dia e até semanalmente, conseguiríamos compreender o lado delas. Falta-nos mais compreensão nessa área. O que elas querem não é que a tratemos com diferença, mas é que as incluam no meio social.

REFERÊNCIAS

ACESSIBILIDADE NA PRÁTICA, alguns pontos de ônibus de Campo Grande. Disponível em: <<http://www.acessibilidadenapratica.com.br/avaliacoes-e-visitas/ponto-onibus/>> Acesso em 28 de março de 2018.

CARTA CAPITAL, os desafios da cidade. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/revista/777/os-desafios-das-cidades-4410.html>> Acesso em 28 de março de 2018.

CATRACA LIVRE, Florianópolis inaugura ponto de ônibus eco sustentável. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/geral/mobilidade/indicacao/florianopolis-inaugura-ponto-de-onibus-ecossustentavel/>> Acesso em: 28 de março de 2018.

CLEMENTE, M. Elevado para as pessoas: conexões urbanas no espaço de lazer. 2015. (Trabalho de graduação de curso.) – Universidade São Judas Tadeu. São Paulo. Disponível em: < https://issuu.com/wandarti/docs/tfg_final> Acesso em: 28 de março de 2018.

O GLOBO, intervenção urbana de Eduardo Srur quer salvar do esquecimento 15 monumentos de São Paulo. Disponível em:
<<https://oglobo.globo.com/cultura/intervencao-urbana-de-eduardo-srur-quer-salvar-do-esquecimento-15-monumentos-de-sao-paulo-3605499>> Acesso em 28 de março de 2018.

RIBEIRÃOTOPIA, pequenas ideias para uma grande cidade. Modernização dos pontos de ônibus. Disponível em:
<<http://ribeiraotopia.blogspot.com.br/2015/06/modernizacao-dos-pontos-de-onibus.html>> Acesso em: 28 de março de 2018.