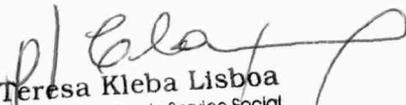


SABRINA GREIZE DE LIMA

**O TRANSPORTE COLETIVO ADEQUADO ÀS PESSOAS COM NECESSIDADES
ESPECIAIS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS: UMA QUESTÃO A SER
PENSADA**


Teresa Kleba Lisboa
Chefe do Depto. de Serviço Social
CSE/UFSC

DEPTO. SERVIÇO SOCIAL
DEFENDIDO E APROVADO

EM: 09/12/04

FLORIANÓPOLIS

2004.

SABRINA GREIZE DE LIMA

**O TRANSPORTE COLETIVO ADEQUADO ÀS PESSOAS COM NECESSIDADES
ESPECIAIS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS: UMA QUESTÃO A SER
PENSADA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Serviço Social como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Serviço Social, Curso de Serviço Social, Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientadora: Prof.^a M.Sc. Carmem Lúcia da Silva

FLORIANÓPOLIS

2004.

SABRINA GREIZE DE LIMA

**O TRANSPORTE COLETIVO ADEQUADO ÀS PESSOAS COM NECESSIDADES
ESPECIAIS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS: UMA QUESTÃO A SER
PENSADA**

Trabalho de Conclusão de Curso foi aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Serviço Social, Curso de Serviço Social, Universidade Federal de Santa Catarina, pela seguinte banca examinadora.



Prof.^a M.Sc. Carmem Lúcia da Silva
Orientadora



Prof.^a Dra. Jaira Freixtela
Adamczyk
1^a Examinadora



Assistente Social Karen Domingues
2^a Examinadora

FLORIANÓPOLIS

2004.

Dedico este estudo à minha avó Leninha, ao meu companheiro Josmar e à minha filha Julia.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por tudo.

À minha avó Leninha, pela minha criação.

Ao Josmar, pelo companheirismo, e a minha filha Julia, pela alegria.

À turma, que com muito entusiasmo venceu mais esta etapa e pelas trocas de experiências.

Permito-me consignar aqui sinceros agradecimentos a todos aqueles que muito me incentivaram, acreditaram e depositaram em mim a sua confiança.

Enfim, ao povo brasileiro, que faz desta uma universidade pública e gratuita.

É melhor tentar e falhar, que preocupar-se a ver a vida passar. É melhor tentar, ainda que em vão, que sentar-se fazendo nada até o final. Eu prefiro na chuva caminhar, que em dias tristes em casa me esconder. Prefiro ser feliz, embora louco, que em conformidade viver.

Martin Luther King

SUMÁRIO

RESUMO	7
INTRODUÇÃO.....	8
1 O PROCESSO HISTÓRICO DA DEFICIÊNCIA NA TENTATIVA DE ALCANÇAR A INCLUSÃO SOCIAL.....	11
1.1 A HISTÓRIA DA DEFICIÊNCIA.....	12
1.2 A INCLUSÃO SOCIAL COMO POSSIBILIDADE DE UM NOVO OLHAR	18
1.3 AS LEGISLAÇÕES DIRIGIDAS ÀS PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS (PNE)	23
2 O DIREITO DE IR E VIR DAS PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS E A REALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS.....	27
2.1 O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE FLORIANÓPOLIS DIRIGIDO ÀS PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS	27
2.2 ADEQUAÇÃO ÀS PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS	35
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	41
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	43

RESUMO

O presente trabalho consiste em uma apresentação da adequação do sistema de transporte público direcionado às pessoas com necessidades especiais no município de Florianópolis. Esse levantamento de informações foi viabilizado por meio de questionários aplicados em (05) cinco empresas de transporte público da capital de Santa Catarina, denominadas de Empresa 1, 2, 3, 4 e , cujos nomes serão omitidos, em razão do sigilo. Objetiva-se situar, também, a realidade do direito de locomoção às pessoas com necessidades especiais, entendendo esse direito como pressuposto necessário à possibilidade de inclusão social, juntamente com os demais direitos conferidos na Constituição Federal, dentre outras legislações que o complementam. Constitui-se, portanto, em um estudo que visa proporcionar informações básicas para se trabalhar a inclusão das pessoas com necessidades especiais no serviço público de transporte, bem como qualificar esse serviço direcionado a essa população.

Palavras-chave: Pessoas com necessidades especiais; Direitos; Inclusão social.

INTRODUÇÃO

Hoje, há uma crescente necessidade de uma ampliação na sua participação em todos os momentos do convívio social, visto que vêm assim assumindo cada vez mais um papel de suma importância e significado nos últimos tempos.

O que se supõe é que todos estejam voltados para um mesmo objetivo: a conquista da cidadania, o que talvez venha a se constituir o ponto máximo da inclusão social.

Nesse sentido, este trabalho é direcionado a identificar o processo de locomoção oferecido às pessoas com necessidades especiais na cidade de Florianópolis, tendo como referência o sistema de transporte público municipal.

Para alcançar os objetivos propostos neste trabalho, foram adotados dois instrumentos de coleta de dados nesta pesquisa quanti-qualitativa. O primeiro corresponde à pesquisa bibliográfica a respeito da temática das pessoas com necessidades especiais, a fim de subsidiar as reflexões acerca dessa população, especialmente sob a perspectiva de uma possibilidade de inclusão social, que pode ter seu processo iniciado com a garantia do direito de ir e vir dessas pessoas. O segundo instrumento de coleta de dados foi a realização da entrevista nas empresas de transporte coletivo que atuam na região de Florianópolis, sendo escolhidas as empresas que fazem seus trajetos no interior da cidade.

Para isso, foram realizadas entrevistas estruturadas, junto aos funcionários das empresas de transporte coletivo de Florianópolis, por meio da aplicação de um roteiro formado, em sua maior parte, por perguntas fechadas, sendo apenas uma

aberta. As perguntas fechadas são as que apresentam um determinado número de alternativas, que podem ser escolhidas pelos funcionários das empresas. Nas perguntas abertas não há essas alternativas, e o entrevistado tem a liberdade de responder abertamente à pergunta.

O questionário ou formulário, segundo Roesch (1999), não consiste somente em um conjunto de questões listadas sem muita reflexão, pois ele é um instrumento de coleta de dados que busca mensurar algo e, para tanto, requer esforço intelectual anterior de planejamento, com base na conceituação do problema de pesquisa.

Conforme Lakatos e Marconi (1995), o formulário consiste em um roteiro de perguntas enunciadas pelo entrevistador e preenchidas por ele com as respostas do pesquisado. Esse formulário foi aplicado no intento de identificar o atendimento do transporte municipal público de Florianópolis no que tange às pessoas com necessidades especiais.

A presente pesquisa tem como universo as empresas de transporte coletivo que prestam seus serviços em Florianópolis, sendo que das existentes foram selecionadas 5 (cinco) que efetuam seus trajetos na capital de Santa Catarina. Objetivando salvaguardar o sigilo da identidade das empresas, estas foram denominadas de empresa 1,2,3,4 e 5.

Dessa maneira, o presente estudo está dividido em dois capítulos sendo que o primeiro abordará a questão da deficiência, o fator da inclusão social como possibilidade de um novo olhar para essas pessoas com necessidades especiais. Para além dessas discussões, são apresentadas algumas legislações dirigidas às pessoas com necessidades especiais, a fim de demonstrar que há leis que garantem direitos a essa população em condição especial, o que precisamos, no entanto, é torná-los "direito em sentido forte" (BOBBIO, 1992).

O segundo capítulo destaca o direito de ir e vir das pessoas com necessidades especiais. Nesta oportunidade ainda serão abordadas parte da história do município de Florianópolis e as condições de transporte disponíveis às pessoas com necessidades especiais. Finalizando o presente trabalho, serão apresentadas algumas considerações gerais a respeito do tema estudado.

1 O PROCESSO HISTÓRICO DA DEFICIÊNCIA NA TENTATIVA DE ALCANÇAR A INCLUSÃO SOCIAL

Ao entrarmos no mundo da deficiência é necessário que nos reportemos à história que esse fenômeno vem se configurando na trajetória da humanidade, posto que em distintos períodos a pessoa que apresentava tal condição ora era aniquilada, ora santificada, situações que são observáveis ainda nos dias de hoje com tênues diferenciações.

Paralelamente ao processo histórico em que a deficiência se configurou, houve respostas da sociedade e do Estado por meio da forma como acolheram ou não essa população, bem como das leis destinadas a atender a esse grupo em especial. Cabe registrar que as leis não foram dádivas sucedidas do Estado simplesmente, foram conquistas de movimentos importantes da sociedade que culminaram na elaboração das legislações.

Diante disso, o segundo capítulo deste Trabalho de Conclusão de Curso denominado "O processo histórico da deficiência na tentativa de alcançar a inclusão social" abordará inicialmente a trajetória da deficiência, recurso necessário para compreender esse universo. Para além da compreensão da deficiência, este item antecede e baliza questões importantes acerca da inclusão social, processo ideal a ser perseguido e almejado por todas as esferas de sociabilidade. Para finalizar serão exibidos o surgimento das leis e o processo que culminou nas suas implementações.

1.1 A História da Deficiência

Considerando-se que as deficiências são tão antigas quanto a humanidade, convém que seja realizada uma contextualização histórica para que se possa compreender o caminho traçado pelas distintas sociedades em comparação com essa “população diferenciada”. Tal incursão faz-se fundamental, posto que a forma como essas pessoas foram sendo atendidas, ora pela sociedade, ora pelo Estado, ao longo da história exhibe determinante relevante na forma como ainda são compreendidas atualmente; formas que estão relacionadas com os paradigmas socioeconômicos adotados, como os homens produzem e reproduzem a vida material, atrelados à forma como se relacionam social e culturalmente.

Nesse sentido, cabe apontar que a população com necessidades especiais destoa dos modelos considerados “ideais” e, por conta disso, ora é “satanizada”, ora “santificada”, como observaremos ainda no decorrer deste estudo. No entanto, salientamos que a deficiência, esta “condição especial”, incomoda ambos os lados – os normais e os diferentes, conforme evidencia Goffman (1998, p. 27):

O “ser diferente”, em relação ao que se é considerado “normal”, é algo que incomoda os dois lados, os ditos “normais” e os “diferentes”. Assim, aqueles que, por opção própria ou circunstâncias, não seguirem os padrões de normalidade determinados pela sociedade, e que não se identificarem com a maioria do grupo, adquirirão em relação a este uma identidade fragmentada ou incompleta.

Isso ocorre especialmente quando nos reportamos aos modelos evidenciados dentro de um sistema capitalista neoliberal, em que a competitividade no mundo do trabalho, o individualismo, as relações virtuais, são apenas alguns elementos

vangloriados, e cuja população que não se insere nesses padrões “altamente qualificadores” toma-se excluída do processo.

Porém, anterior às discussões atuais faz-se necessário um retrospecto da história concernente ao fenômeno da deficiência. Percebemos na história da deficiência que pouco se tem registrado com relação a atitudes e concepções a respeito da pessoa com necessidades especiais, antes da Idade Média, porém há registros de que, na Grécia, por conta dos ideais atléticos, valorizavam-se os corpos belos e perfeitos, e excluía-se as pessoas que apresentavam alguma deficiência física.

Outro momento histórico pontuado é o da Idade Média, entre os séculos XV e XVI, com o advento do cristianismo, a pessoa “ganhou alma”, ou seja, a pessoa que apresentava alguma deficiência não podia ser simplesmente eliminada ou abandonada, devia ser acolhida em asilos ou conventos, como forma de caridade. Entretanto, com a condição de cristão, essa população foi responsabilizada pela própria deficiência, visto que era considerada como “castigo divino”, como possuída pelo “demônio”, o que tornou o “exorcismo” um procedimento aceitável, pois a livraria dessa “condição deplorável”, ao mesmo tempo que protegia a sociedade das “condutas anti-sociais”.

Pode-se dizer que uma tendência que predominou até o final da Idade Média era a de que:

[...] todas as pessoas consideradas incapazes de se adaptarem em suas comunidades tais como indigentes, [...] incapazes, [...] loucos, idiotas, pobres e preguiçosos, recebiam o mesmo tratamento e eram tidos como indivíduos marginais por apresentarem atributos que contrariavam os aspectos valorizados em relação à aparência física e padrões de comportamento da época (MENDES, 1995, p. 73).

Assim, a história da deficiência, na Idade Média, é marcada pela ambivalência caridade X castigo.

No período do Renascimento (fim do século XIV a meados do século XVII) observaram-se, por parte da ciência, em torno das pessoas com necessidades especiais, avanços no campo da reabilitação física e alguns estudos sobre o ensino da linguagem aos surdos, entre outros.

Na Idade Moderna, século XVIII, período marcado pela industrialização, resultado da forma de produção do mundo capitalista, a medicina direcionou esforços na tentativa de conceituar e classificar as deficiências, visando a possibilidades de tratamento a essa população. Com esse entendimento, as pessoas com necessidades especiais tornaram-se público privilegiado das intervenções médicas, posto que desta maneira:

O louco e o idiota já não são perversas criaturas tomadas pelo diabo e dignas de tortura e fogueira por sua impiedade ou obscenidade; são doentes ou vítimas de forças sobre-humanas cósmicas, ou não, dignos de tratamento e complacência (PESSOTI, 1984, p. 15).

Ainda no período da industrialização a valorização da produção excessiva nas fábricas demandava mão-de-obra, em que se incluíam desde crianças, mulheres até pessoas com necessidades especiais, a fim de suprir a carência da força de trabalho. Com isso, essa população já não era mais compreendida “como seres inúteis ou imprestáveis. Pelo contrário, as tentativas de recuperação e aproveitamento de habilidades e capacidades dessas pessoas para o mercado de trabalho se tornaram uma tendência irreversível” (CARMO, 1994, p. 26).

Simultaneamente à baixa qualificação da mão-de-obra, outro aspecto que cabe destacar foram as formas precárias de trabalho, não havia a mínima

preocupação com a segurança no trabalho, o que acarretou em um “exército de mutilados”, provenientes do “chão das fábricas”. Isso significa dizer que, junto ao desconhecimento por parte do trabalhador da utilização adequada das máquinas, somaram-se ao exército já existente de pessoas com necessidades especiais outras, que, por acidentes de trabalho, tiveram partes de seus corpos mutilados, ou ainda, em razão das relações trabalhistas estabelecidas, tiveram suas faculdades mentais afetadas, conforme evidencia Figueiredo (1997, p. 48).

Na era da Revolução Industrial, quando muitos estudos médicos já estavam sendo realizados, surge uma nova realidade provocada pela explosão do trabalho exaustivo na indústria. A substituição da força muscular, da água e do vento, por máquinas a vapor e pela eletricidade, trouxe inúmeras alterações no sistema de vida das pessoas, e, com essas modificações, surgiram outros problemas, com suas conseqüências desastrosas. Assim, com o advento da Revolução Industrial, uma nova legião de deficientes viria a surgir, pelas condições inadequadas de trabalho, que provocariam mutilações, lesões sensoriais e doenças mentais.

Outro aspecto evidenciado nesse período refere-se ao “Darwinismo social”, idéia propalada e comungada pelo movimento eugenista, cuja “pureza da raça” era valorizada com vistas à adaptação do indivíduo ao meio e à “ordem social”, posto que os demais que não se enquadrassem nesses padrões eram considerados inaptos ou seres anti-sociais. Incluíam-se nesta categoria as pessoas acometidas por qualquer tipo de doença mental ou deficiência, as pessoas que cometiam qualquer tipo de crime, bem como as pessoas que viviam em condição de miserabilidade e pobreza. Como estratégias de enfrentamento a esta “população inadequada”, idéias de confinamento e esterilização em massa tornaram-se formas aceitáveis para banir da sociedade os elementos que não conseguiam se adequar a ela.

Atrelada a essa concepção estava a necessidade de um grande contingente de trabalhadores nas fábricas, que acima de tudo deviam mostrar habilidade, competência e produtividade, e aos que não se enquadravam nesse modelo cabia a exclusão. Sendo assim, os excluídos são aqueles “que não mostram um rendimento regular no trabalho, meios persistentes de automanutenção econômica, sobriedade, restrição sexual e, sobretudo, o respeito pela ordem estabelecida” (MENDES, 1995, p. 77).

Diante dessas concepções, a pessoa com necessidades especiais estava, juntamente com outros grupos, excluída, tanto econômica como socialmente, já que não se enquadrava nas exigências desse modelo capitalista.

Já no século XX houve uma atenção direcionada ao tratamento e à assistência às pessoas com necessidades especiais, advinda do progresso das ciências médicas e psicológicas. Suas aplicações, na prática, deram novo impulso às técnicas e aos métodos utilizados, extrapolando o limite da manutenção da vida desses sujeitos, dando um enfoque educacional e profissionalizante. O avanço da medicina e o aumento da expectativa de vida dessas pessoas fizeram surgir a necessidade de prepará-las para manter a sua própria sobrevivência.

Dessa maneira, buscaram-se formas de habilitação e reabilitação através de soluções ortopédicas para problemas físicos, educação especial e formas de comunicação para deficientes visuais e auditivos, a fim de minimizar os efeitos da deficiência. De maneira geral, o século XX trouxe novas possibilidades de atendimento às pessoas com necessidades especiais, como a reabilitação, por exemplo, tendo em vista que houve um grande contingente de mutilados provenientes das Grandes Guerras Mundiais. Como exemplos podemos citar as organizações que surgiram na Inglaterra e nos Estados Unidos, após a 1ª Guerra

Mundial, cujo objetivo era a reabilitação dessas pessoas. A França tentava reintegrar à sociedade produtiva seus mutilados através da criação de leis de amparo trabalhista (SILVA, 1987).

Diante desse movimento, após a deflagração da 2ª Guerra Mundial, o surgimento do contingente de soldados vítimas de deficiência provenientes das batalhas já contava com “serviços de reabilitação tanto para civis como para militares” (Idem, p. 309), diferentemente da realidade vivenciada após a Primeira Grande Guerra.

Posteriormente a esse movimento de atendimento às vítimas da guerra, paulatinamente foram agregados outros serviços destinados a essa população, porém de forma muito restrita; são políticas direcionadas à saúde, à educação, à assistência, que tiveram como fomentadores movimentos internacionais, como a instituição do “Ano Internacional das Pessoas Portadoras de Deficiência”, em 1981.

No entanto, se de um lado temos razões para comemorar, de outro temos um caminho muito extenso a seguir, já que atualmente vivemos um processo de exclusão cada vez mais acirrado. Sendo assim, as pessoas que não são incluídas nos parâmetros altamente seletos do sistema capitalista, com enfoque neoliberal, são sujeitas aos processos mais aviltantes de exclusão. Dessa maneira, as pessoas que não se enquadram na era virtual e globalizada estão à mercê de poucas alternativas, ou sobrevivem de serviços sociais focalizados e restritos, promovidos pelo Estado ou ainda pelo Terceiro Setor, ou pelos serviços privados advindos do mercado, o que requer uma condição econômica favorável para essa “inclusão”.

Contrariando essa lógica neoliberal, com a predominância do econômico em detrimento do social, acreditamos que uma das formas possíveis, se não necessárias, é conceber essa população especial como sujeitos de direitos, e para

isso faz-se premente um movimento direcionado à inclusão social dessas pessoas como possibilidade de um novo olhar. É nessa direção que construímos o item a seguir.

1.2 A Inclusão Social como Possibilidade de um Novo Olhar

O homem é, por princípio, um ser social. A imagem que ele vê de si é a imagem repassada pelos homens que o cercam. Portanto, é preciso que o indivíduo se forme e se desenvolva em função das percepções e representações dos outros, os quais formam grupos sociais. Esses grupos, através de suas normas, servem de referenciais a partir dos quais o indivíduo cria e “ajusta” constantemente sua identidade pessoal. Aqueles que, por opção ou circunstâncias, não aderirem a esses padrões de normalidade

[...] ou que não puderem se identificar com os grupos sociais, adquirirão [...] uma identidade fragmentada ou incompleta [...] não serão reconhecidos e aceitos como membros efetivos do corpo social, e se tornarão pessoas marginalizadas e estigmatizadas (GOFFMANN apud GLAT, 1989, p. 16).

Quando se compartilha um conjunto de valores em relação aos quais os indivíduos são identificados, cada um é percebido e tratado pelos outros pelas características presumíveis da categoria social na qual se insere. Quando o indivíduo é rotulado como “diferente”, passa a agir segundo os padrões de comportamento esperados para o seu papel, principalmente se os outros reforçarem, ainda mais, essa posição. Partindo dessa afirmação, diz-se que a

dificuldade, ou a limitação de um indivíduo, independe da natureza, pode ser reduzida ou aumentada por fatores sociais significativamente relevantes na sua vida.

As pessoas com necessidades especiais tendem a ser “rejeitadas”, justamente por estarem fora do padrão de normalidade. Essa linha referente aos comportamentos e às atitudes segue a tendência de generalizar como os indivíduos são, se podem ser auxiliados, se podem comunicar-se sem intervenção de pessoas ditas “normais”, entre outros padrões estabelecidos. Na maior parte das vezes essas atitudes são manifestadas sutilmente na forma de práticas discriminatórias e desvalorizadoras, tidas como necessárias à segurança ou convivência das pessoas que apresentam algum tipo de limitação.

O que se verifica é que a sociedade privilegiou alguns valores, os quais, na construção da história, tornaram-se referências, padrões de normalidade impostos pela própria sociedade. Nessa direção Gramsci (1987, p. 39) cita os valores impostos pela sociedade bem como os desprezos atribuídos às pessoas com necessidades especiais:

A supervalorização do intelecto racional, exigindo o raciocínio lógico como padrão de aceitabilidade;
A supervalorização do físico, atribuindo a jovialidade e a estética como fatores indispensáveis de felicidade;
A subvalorização da espiritualidade, conseqüência natural da idade da razão, da ciência, tecnologia e do materialismo;
O culpar a vítima, atribuindo como castigo ou conseqüência de uma atitude pessoal ou de algum membro de sua família;
O luto social, através da constante lamentação por existirem indivíduos com alguma perda, colocando-os como indivíduos “perdidos” e ainda;
O desprezo sócio-econômico e político, o mais grave de todos esses “valores” em que a deficiência passa a ser um mito até porque o Estado é ausente e a responsabilidade ficou apenas para família, e apenas para o indivíduo, que o vê como um peso, um investimento sem retorno. Passa a viver sob a proteção de um sistema previdenciário, nem sempre eficaz, e dependendo da operacionalização das políticas sociais públicas.

Dessa maneira, os valores sociais apregoados como dogmas acabaram por excluir todo e qualquer indivíduo que se apresente fora do padrão de normalidade. Os comportamentos advindos desses valores deixam muitas ramificações, que afetam não somente as pessoas com necessidades especiais mas também suas famílias, seus grupos de referências, sua vida escolar, seu trabalho, além de sua própria comunidade.

A discussão é de que a adaptação da pessoa com necessidades especiais à vida cotidiana não provém, exclusivamente, de fatores internos e sim de condições sociais capacitantes. Essas condições referem-se aos direitos à saúde, à educação, à moradia adequada, ao transporte, à socialização, e tudo o que tange aos direitos coletivos, ou seja, o direito à inclusão.

Esse conceito que se refere a uma nova proposta para vivermos em comunidade, em definir inovadores padrões de sociabilidade, ainda se caracteriza uma incógnita por um lado e um desafio posto à humanidade por outro. No entanto, antes de entrar na questão da inclusão é necessário que se faça uma diferenciação e conceituação do que significa integração, e por fim, o que define a inclusão.

A integração da pessoa com necessidades especiais é complexa, principalmente se levarmos em conta a forma como nossa sociedade é organizada. Basta atentar, por exemplo, para a qualidade de barreiras arquitetônicas, que impedem o deslocamento da pessoa com necessidades especiais na maioria de nossas cidades, para as poucas sinalizações disponíveis para atender às necessidades diferenciadas dessa população, o que tem demonstrado a pouca importância com que temas assim são tratados pelo Estado.

Conforme Sasaki (1997, p. 48), a idéia de integração surgiu para enfrentar a prática de exclusão social a que foram submetidas as pessoas com necessidades especiais por vários séculos, sendo que, sob a ótica dos dias de hoje, a:

[...] integração constitui um esforço unilateral tão somente as pessoas com necessidades especiais e seus aliados (a família, a instituição especializada e algumas pessoas da comunidade que abracem a causa da inserção social), sendo que estes tentam torná-la mais aceitável no seio da sociedade.

Dessa forma podemos dizer que a integração significa a inserção das pessoas com necessidades especiais “preparadas” para conviverem na sociedade, posto que essas pessoas devem se “adaptar ao meio”, sendo este o princípio do conceito.

Diferentemente desse conceito está a proposta inclusiva, que em tese deveria ser a meta a ser perseguida por todos, desde aqueles comprometidos com a educação, com o social, com o lazer, como também o Estado e a sociedade de maneira geral. Entretanto, a ^{inclusão social} viabilidade de sua implementação depende de um amplo processo de sensibilização e conscientização acerca da aceitação das pessoas com necessidades especiais na vida social e da compreensão de seus direitos. Assim, conceitua-se inclusão como sendo:

O processo pelo qual a sociedade adapta para poder incluir em seus sistemas sociais gerais, pessoas com necessidades especiais e, simultaneamente estas se preparam para assumir seus papéis na sociedade. A inclusão social constitui então, um processo bilateral no qual o indivíduo ainda excluído e a sociedade buscam em parcerias equacionar problemas, decidir sobre soluções e efetivar a equiparação de oportunidades para todos (SASSAKI, 1997, p. 3).

Tratando de processos sociais, tanto a integração quanto a inclusão são processos muito importantes e interdependentes, pois a integração social romperá as barreiras da resistência contra a adoção de medidas inclusivas.

Sabemos que algumas pessoas com necessidades especiais integram-se na sociedade exatamente como se encontram, mas há outras que não poderão desfrutar das mesmas oportunidades se este espaço coletivo não se tornar inclusivo.

Diante disso, o movimento inclusivo tem como objetivo a construção de uma sociedade para todos, sob alguns princípios definidos por Sasaki (1997, p. 56), como:

- A celebração das diferenças;
- O direito de pertencer;
- A valorização da diversidade humana;
- A contribuição entre as pessoas;
- O aprendizado cooperativo;
- A solidariedade;
- A igualdade e qualidade de vida.

Para que o processo inclusivo realmente se concretize, há necessidade de se resignificarem os modelos impostos, que radicalmente produzem “padrões ideais” sem a perspectiva do que é real e sobretudo ignorando a adversidade.

Cabe, portanto, à sociedade e ao Estado eliminar todas as barreiras físicas, programáticas e atitudinais para que as pessoas com necessidades especiais possam ter acesso aos serviços, espaços públicos e privados, às informações e aos bens necessários ao seu desenvolvimento pessoal, social, educacional e profissional.

Dessa maneira, Sasaki (1997, p. 26) avalia que:

A prática da inclusão social repousa em princípios até então considerados incomuns, tais como: a aceitação das diferenças individuais, a valorização de cada pessoa, a convivência dentro da diversidade humana, a aprendizagem através da cooperação.

Entende-se que apenas mudanças físicas não bastam, é preciso que a sociedade de modo geral (governo, políticas, escolas, famílias, profissionais) visualize esse incipiente paradigma social e interaja com os novos padrões, de maneira que o compromisso ético em busca da equidade seja garantido nas relações estabelecidas. Esse novo paradigma já se configura como uma possibilidade, um inovador projeto coletivo, no entanto, suas discussões estão sendo fomentadas há pouco tempo.

Portanto, a inclusão social é a inserção da pessoa com necessidades especiais no ambiente escolar e social, tendo estes que se adequem às necessidades da pessoa em condição especial e não o inverso, ou seja, a adequação dessas pessoas aos modelos já instituídos.

Hoje, diante dos avanços tecnológicos é possível desenvolver formas que propiciem melhores condições de acesso e locomoção às pessoas com algum tipo de necessidade especial, seja física ou psíquica, oportunizando, dessa maneira, a conquista gradativa do processo de inclusão social.

Compreende-se, assim, que a inclusão social possibilitará um inovador olhar à sociedade na busca da equidade e da garantia de direitos a todos e não a uma parcela restrita. Para isso é necessário que esses direitos estejam garantidos nas leis, passo fundamental na busca de sua efetivação. É com esse raciocínio que contemplaremos o item que segue.

1.3 As Legislações dirigidas às Pessoas com Necessidades Especiais (PNE)

As leis que regem um país são elaboradas com o objetivo de garantirem deveres e direitos a todos os cidadãos, porém nem sempre essas leis são colocadas em prática, ou seja, há uma dificuldade em operacionalizá-las, sair do plano subjetivo para o plano objetivo de sua materialização.

Nogueira (2001) problematiza essa dicotomia como sendo a defasagem entre a norma e a sua efetiva aplicação, ou seja, que os direitos dependem e estão diretamente associados a decisões políticas, de investimentos expressivos e, dessa forma, interferem significativamente nos interesses estabelecidos com os consensos societais.

Dessa maneira, há necessidade de se formularem estratégias para que esses direitos apareçam na realidade, oferecendo mecanismos viabilizadores de um trabalho que atenda às demandas explicitadas no cotidiano das pessoas. No caso específico deste trabalho, a discussão refere-se às pessoas com necessidades especiais.

Com essa direção contribui Nogueira (2001, p. 23), defendendo que é fundamental evitar a confusão compreendida.

[...] entre os dois planos acabe por nos fazer esquecer que direitos não protegidos ou mal protegidos requerem um outro tipo de postura por parte do movimento político e social. A estratégia capaz de gerar êxito não pode se apoiar na afirmação de um direito para vê-lo respeitado, nem pode se contentar em exigir, por um pleito ético e moral qualquer, o “cumprimento dos direitos”. A estratégia precisa ser liminarmente democrática. No fundo, a discussão remete para a política [...].

Dessa forma, compreendemos que por meio de espaços políticos e públicos se operacionalizam os direitos, conforme observamos na trajetória das legislações existentes, acerca da população com deficiência. Sendo assim, é importante resgatar o movimento histórico, especialmente o desencadeado nos últimos 15

anos, para ilustrar as lutas e os processos coletivos, os quais são apresentados em tópicos a seguir.

- O ano de 1981, Ano Internacional de Pessoa com Necessidades Especiais, foi o embrião do conceito da Sociedade Inclusa.
- A Lei n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989, apóia a integração das pessoas com necessidades especiais. Além disso, institui tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos desses indivíduos.

Ficam assegurados dessa forma os valores básicos da igualdade de tratamento e oportunidade, da justiça social, do respeito à dignidade da pessoa humana, do bem-estar, entre outros. Atreladas a isso, ficam garantidas às pessoas com necessidades especiais as ações governamentais necessárias ao cumprimento da lei e das demais disposições constitucionais e legais que lhes concernem, afastados as discriminações e os preconceitos de qualquer natureza.

- Em 1983-1992, Década das Nações Unidas para Pessoa com Necessidades Especiais, foram consolidados os princípios do processo de construção da cidadania de indivíduos diferentes.
- No ano de 1990, Conferência Mundial sobre Educação para todos, na Tailândia, foram garantidos os compromissos éticos e políticos num esforço eclético dos organismos internacionais para assegurar Educação Básica e de qualidade para todas as crianças, adolescentes, jovens e adultos.
- O Decreto n.º 914, de 06 de setembro de 1993, tem como uma de suas diretrizes incluir a pessoa com necessidades especiais, respeitando às suas peculiaridades, em todas as iniciativas governamentais.

A Lei Orgânica da Assistência Social tem como objetivo: a) a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice; b) o amparo às

crianças e aos adolescentes carentes; c) a promoção da integração no mercado de trabalho; d) a habitação e reabilitação das pessoas com necessidades especiais, e a promoção de sua integração na vida comunitária; e e) a garantia de um salário mínimo de benefício mensal à pessoa com necessidade especial e ao idoso que comprovem não prover a própria manutenção ou esta não ser provida por sua família.

Isso mostra a importância das ações voltadas a melhorar os serviços à sociedade.

- Em 1994, Conferência Nacional organizada pelo Governo espanhol em cooperação com a Unesco, reuniram-se especialistas e administradores de políticas governamentais e não-governamentais.

Sendo assim, é importante romper com estigmas construídos, como o:

mito social; que vê o indivíduo como improdutivo, e o mito familiar; que o vê como um bebê, dependente, necessitando sempre de cuidados especiais e estando sem condições de desenvolver um trabalho que represente realização ou satisfação de desejo (BATISTA, 1997, p. 42).

É necessário valorizar a diversidade, as potencialidades e como consequência abrir oportunidades, que na maioria das vezes devem estar contempladas nas leis e materializadas no direito de ir e vir. Por essa razão contemplaremos no capítulo que segue a questão do transporte coletivo destinado às pessoas com necessidades especiais.

2 O DIREITO DE IR E VIR DAS PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS E A REALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS

O presente capítulo aborda diretamente a problemática que reside em torno do sistema de transporte viário coletivo de Florianópolis, fixando-se na discussão referente ao atendimento do transporte coletivo público e sua relação com o direito constitucional de ir e vir do indivíduo com necessidades especiais.

Dessa forma, realiza-se um breve histórico da formação viária e do surgimento do transporte público, evidenciando aspectos importantes que necessitam ser abordados no intento de verificar até que ponto esse sistema garante o direito de ir e vir das pessoas com necessidades especiais.

2.1 O Sistema de Transporte Coletivo de Florianópolis dirigido às Pessoas com Necessidades Especiais

Os indivíduos com necessidades especiais são, freqüentemente, excluídos do convívio social por falta de uma estrutura adequada que lhes propicie condições ideais de acesso à vida social. Para que essas pessoas possam ser incluídas ao meio social é necessário assegurar-lhes um tratamento diferenciado, ou seja, condições especiais que lhes permitam esse acesso.

Nesse sentido, é essencial desenvolver um sistema de transporte viário que seja condizente com as necessidades especiais das pessoas, possibilitando-lhes

que façam uso desse sistema da mesma forma que o restante da comunidade. Portanto, é preciso assegurar um tratamento diferenciado, com ônibus adaptados às pessoas com necessidades especiais, para que elas possam exercer seu direito de ir e vir assim como as pessoas sem qualquer tipo de deficiência.

Embora em muitas áreas já tenham sido feitas adaptações para suprir as demandas apresentadas pelas pessoas com necessidades especiais, como, por exemplo, na educação, no trabalho, entre outras, observa-se que, no que tange ao sistema de transporte coletivo, esse se encontra muito aquém dos padrões de acessibilidade necessários a essa população, indicando com isso que seja repensado o sistema viário do município de Florianópolis. Esse não é um problema recente, uma vez que remonta ao início do século XX, quando começou a expansão da cidade de Florianópolis, sem um planejamento viário eficiente.

Em relação ao processo de urbanização de Florianópolis, Cherem (1996, p. 11) ressalta que:

[...] o processo de urbanização de Desterro [...] colocou em confronto perspectivas muito diversas. De um lado, a grande parte da população que se mantinha apegada a práticas e costumes antigos, e de outro lado, uma fração das elites reduzidas pelos valores de progresso e civilização emanadas sobretudo de países europeus como a Inglaterra e a França. Em conformidade com isso, médicos, professores, jornalistas e outras figuras de destaque que empenharam-se num autêntico combate pela remodelação das condutas e pela reorganização do espaço urbano lutam para mudar os comportamentos sociais. Esse enfrentamento se torna mais intenso na virada do século XX e traz junto as marcas da exclusão de todos aqueles que não se enquadravam nos padrões estabelecidos.

Durante as duas primeiras décadas do século XX, Florianópolis experimentou um forte processo de urbanização em sua região central. Em 1909, foi instalada a primeira rede de água encanada, e no ano seguinte, a iluminação pública com energia elétrica. De acordo com Cherem (1996), ao terminar a primeira década do século XX, a cidade de Florianópolis já dispunha de uma rede para abastecimento

de água e de energia elétrica. Além disso, pelas principais ruas circulavam bondes puxados a burro, facilitando o transporte e a vida dos moradores.

A inauguração da Ponte Hercílio Luz, em 13 de maio de 1926, estabeleceu uma profunda transformação no projeto urbano de Florianópolis. Com o estabelecimento da ligação entre a cidade e o continente, ocorreu uma acelerada expansão em torno dessa região. Vale observar que, antes da inauguração da ponte, a ligação ilha-continente era realizada por canoas, sendo que, nos dias de calmaria, a passagem era efetuada por um batelão; já nos dias de vento e mar agitado, usava-se uma baleeira. Nossa Senhora do Desterro não conheceu outro transporte, pois as primeiras lanchas surgiram quando a cidade já era denominada de Florianópolis.

As áreas de Estreito e Coqueiros, as quais se constituíam como uma pequena vila de pescadores, cresceram consideravelmente, sendo aos poucos utilizadas pela elite florianopolitana como bairros designados ao veraneio. Nesse período, várias casas foram edificadas, tornando-se costume da população da capital dirigir-se até o continente em busca de tranqüilidade e banhos de mar, cujas praias pertenciam ao município de São José.

Logo depois da inauguração da Ponte Hercílio Luz, começaram a circular os primeiros ônibus para atender à população até então carente de um meio de locomoção coletivo, posto que anteriormente as pessoas usavam a charrete e os bondes. As linhas iniciais conduziam as pessoas aos bairros do Saco dos Limões, da Trindade, do Itacorubi, da Agrônômica e do Estreito. Os coletivos, que possuíam uma carroceria de madeira e uma única porta, tinham capacidade para transportar, em média, 20 pessoas (PELUSO, 1981 p.28).

Esse serviço público era subordinado à Inspetoria de Veículos e Trânsito, que fiscalizava as empresas urbanas e intermunicipais. Posteriormente, a fiscalização das empresas municipais ficou a cargo da Prefeitura, e a das intermunicipais, a cargo do Departamento de Estradas e Rodagem, permanecendo até os dias atuais (PELUSO, 1981 p.32).

Como foram as pessoas da classe alta que iniciaram a construção de casas nos bairros litorâneos do continente, logo o poder público se viu pressionado a promover determinadas melhorias, principalmente no que tange às estradas, as quais apresentavam baixas condições de tráfego. Era freqüente a ocorrência de algum problema com os ônibus durante o caminho, que geralmente quebravam devido às más condições das estradas, fomentando ainda uma utilização freqüente de canoas para realizar a travessia da ilha ao continente.

O processo de urbanização foi representativo, especialmente quando os bairros de Estreito e Coqueiros tiveram seu território transferido de São José para o município de Florianópolis, no ano de 1944. Até a década de 1960, Coqueiros e Ponta do Leal foram as praias preferidas das classes mais ricas, devido à qualidade e tranqüilidade de suas águas e à proximidade do centro urbano. Para se deslocar até essas praias, os habitantes da ilha usavam a Ponte Hercílio Luz e as estradas ligadas a ela (PELUSO, 1981 p. 34).

Nesse sentido, através da construção da ponte, o sistema de transporte rodoviário ganhou importância em relação ao marítimo, e o traçado urbano concentrou-se às margens das vias que se dirigiam à Ponte Hercílio Luz. A ponte também orientou o crescimento da cidade e das cidades vizinhas, posto que, no lado continental, as rodovias que ligavam as comunidades do Estreito, de São José, de Palhoça e de Biguaçu se transformaram em eixos de expansão urbana.

Em uma cidade com sérios problemas de transporte coletivo como era o caso de Florianópolis, possuir um automóvel representava além de “status a garantia do indivíduo se locomover de forma mais eficiente”. Neste sentido, o carro teve, em certo ponto, uma responsabilidade pela construção dos aterros das Baías Norte e Sul, nas décadas de 1960 e 1970, que modificaram a característica urbana da cidade, afastando o Centro do mar.

A partir da década de 1960, Florianópolis se consolida como cidade de serviços, e o número de pessoas dedicadas à prestação de serviços aumentou de 3.435 em 1960 para 7.590 em 1970. De acordo com Peluso (1981), tal especialização se firma nos anos 70, quando a maior parte das indústrias existentes foram transferidas para o continente. Além disso, os novos empreendimentos industriais procuraram as áreas existentes principalmente ao longo da BR-101.

No ano de 1975 foi inaugurada a Ponte Colombo Salles, delimitando o aterro da Baía Sul, numa distância de 400 mil metros quadrados, juntamente com a implantação de um sistema viário para absorver o fluxo de veículos. Esse aterro modificou o Centro da cidade, reconfigurando o recorte natural do litoral com a ampliação da faixa de terra sobre o mar. A Ponte Colombo Salles fomentou a moradia permanente nos bairros Coqueiros e Itaguaçu, até então considerados especialmente área de veraneio. Já a ponte Pedro Ivo Campos foi inaugurada anos mais tarde, mais especificamente em 1982, uma vez que levou vários anos para ser concluída, com o objetivo também de minimizar os efeitos do crescimento populacional.

O desenvolvimento da cidade de Florianópolis, devido à criação de novos serviços, trouxe para a cidade e seus habitantes os benefícios do progresso. No entanto, esse progresso também veio acompanhado de uma série de problemas

relacionados ao crescimento desordenado e à falta de planejamento urbano. Melo e Vilarinho (2004) sustentam que esse crescimento desordenado das cidades acumula prejuízos para diversas gerações, resultando em acontecimentos catastróficos e na criação de paisagens urbanas comprometidas em que prevalece a improvisação.

Como maior símbolo dessa ocorrência pode-se citar as comunidades que vivem na periferia e são consideradas regiões de risco social, encontradas especialmente ao largo das grandes avenidas e nos declives de morros. De acordo com Barreto (2004), há algumas décadas, existiam somente cinco comunidades em risco social na Grande Florianópolis, mas, atualmente, são mais de cinquenta espalhadas, especialmente pelos morros da ilha. Outra decorrência desse crescimento desordenado é a violência, posto que o município de Florianópolis possuía uma taxa de 4,9 homicídios por 100.000 habitantes no ano de 1981, e hoje esse número triplicou, passando para 17,2 mortes no ano de 1981, cujo indicativo de crescimento desse índice já se configura uma perspectiva real.

Fator como esse é o reflexo das principais características de urbanização no Brasil: a proliferação de processos informais de desenvolvimento urbano. Muitas pessoas só têm tido acesso ao solo urbano e à moradia por meio desses processos e mecanismos ilegais e informais.

Essa irregularidade resulta em um impacto negativo sobre as cidades e sobre a população urbana, afetando diretamente os moradores dos assentamentos informais. Esses assentamentos, juntamente com a falta de segurança da posse, a vulnerabilidade política e a baixa qualidade de vida para os ocupantes, são conseqüências do padrão excludente dos processos de desenvolvimento, planejamento, legislação e gestão das áreas urbanas.

Nesses locais, pessoas de outras cidades, atraídas pela possibilidade de emprego, ou habitantes nativos, afastados das proximidades das regiões nobres pela valorização dos terrenos, vivem sem a possibilidade de desfrutar dos serviços públicos e sem qualquer tipo de proteção estatal. Esses serviços, que incluem água encanada, esgoto canalizado, energia elétrica, postos de saúde, escolas, policiamento, entre outros, limitam-se às “áreas oficialmente povoadas”, deixando à margem da sociedade pessoas que lutam pela sobrevivência.

Nesse sentido, também as pessoas com necessidades especiais são deixadas à margem da sociedade, quando os serviços públicos, como o transporte coletivo, não lhes proporcionam as condições adequadas para que seja respeitado o seu direito ir e vir, assegurando-lhes a acessibilidade diante dos demais indivíduos.

Além disso, o crescimento desordenado do tráfego urbano na cidade de Florianópolis tem sido problemático, alcançando a marca de um veículo para cada dois habitantes. A situação do sistema viário está se agravando cada vez mais pela obsolescência dos equipamentos urbanos de transporte, envolvendo vias subdimensionadas para o volume de trânsito atual e equipamentos de sinalização precários.

Recentemente, deu-se o processo de integração do sistema de transporte coletivo de Florianópolis, sendo que a população usuária em geral tem demonstrado uma profunda insatisfação em relação a esse sistema integrado de linhas de transporte urbano público. O Terminal de Integração do Centro constitui o pólo de todo o sistema e é interligado aos demais através de um conjunto de linhas expressas, que constitui o sistema principal. Há uma série de terminais situados em alguns bairros da ilha e do continente, os quais se destinam a captar os passageiros das linhas de bairro, as denominadas linhas alimentadoras, objetivando conduzi-los

ao Centro, preferencialmente. Todos os terminais são interligados por linhas paradoras, que constituem o sistema complementar.

No Norte da ilha situam-se o terminal de Canasvieiras (TICAN), onde se dirigem as linhas alimentadoras do Nordeste da ilha, e de Santo Antônio de Lisboa (TISAN), para onde vão as linhas alimentadoras do Noroeste da ilha. O Terminal de Integração da Lagoa da Conceição (TILAG) destina-se às linhas alimentadoras do Leste da ilha. No Sul da ilha tem-se o Terminal de Integração do Rio Tavares (TIRIO), para o qual se dirigem todas as linhas alimentadoras que recolhem os passageiros dos diversos bairros do Sul.

Mais próximo ao Centro, têm-se os Terminais de Integração do Saco dos Limões (TISAC) e da Trindade (TITRI), que atendem a esses bairros, bem como aqueles situados nas proximidades dos referidos terminais. Já na parte continental, existem os Terminais de Integração do Jardim Atlântico (TIJAR) e de Capoeiras (TICAP). Esse modelo foi adotado pelo município e implementado recentemente com a licitação da construção e operação dos terminais de integração pela iniciativa privada.

Embora se pretenda modernizar o sistema de transporte coletivo através da integração, a realidade é que o sistema se tornou mais lento, gerando insatisfação por parte dos usuários e ressaltando a necessidade de se repensar o sistema viário. Os preços de algumas linhas são considerados altos, e os horários de conexão interbairros não agilizam o deslocamento da população. Isso faz com que muitos deixem de fazer uso do sistema de transporte coletivo para ir ao trabalho, utilizando o carro, o que torna ainda piores as condições de trafegabilidade das vias urbanas, principalmente nos horários considerados de pico.

Além disso, no que tange à adaptação desses veículos coletivos às pessoas com necessidades especiais, pouco se tem feito, prevalecendo ainda a ausência de estudos para identificar quais mudanças são indispensáveis no intento de oferecer um serviço de transporte coletivo público de qualidade a essa população. Para isso são necessários estudos que identifiquem a demanda e o direcionamento desses serviços a essa população.

Considerações a esse respeito verificaremos no tópico que segue, pois tratará das informações extraídas da pesquisa.

2.2 Adequação às Pessoas com Necessidades Especiais no Município de Florianópolis.

O conceito de inclusão social prioriza a adaptação da sociedade às necessidades de pessoas que não têm as mesmas condições físicas e ou mentais que a sua maioria, ou seja, as pessoas com necessidades especiais também têm o direito de ir e vir. Esses direitos devem ser exigidos as instituições governamentais, a fim de que haja mais atenção com relação à adequação dos espaços públicos, de forma que sejam ergonômica e arquitetonicamente construídos para qualquer tipo de pessoa.

Há décadas, o tratamento diferencial e adequado as pessoas com necessidades especiais deveriam ter na sociedade. Muito se discutiu acerca de condições específicas para que essas pessoas tivessem um amparo com o intuito de terem espaços oportunos de convivência social, sendo a questão da locomoção um aspecto primordial.

Desses estudos concluiu-se que o problema da falta de condições ideais para locomoção, seja dos acessos de entrada e saída de espaços públicos, seja no transporte coletivo, atinge um grupo considerável da população. Isso pode ser vislumbrado pelo grande número de pessoas, como por exemplo os idosos, que passaram a utilizar as rampas de acesso.

Nos últimos anos, criaram-se normas específicas para regular o transporte coletivo, adaptando-o às pessoas com necessidades especiais e contribuindo também para a acessibilidade de idosos, gestantes, doentes, entre outros.

Visando atender às necessidades do novo perfil urbano da cidade, a Prefeitura Municipal de Florianópolis colocou em funcionamento um sistema integrado de transporte coletivo, como já referendamos anteriormente, com a idéia de facilitar o deslocamento de toda a população e reorganizar o tráfego urbano, que, nos últimos anos, tem levado a cidade a presenciar situações caóticas devido aos constantes engarrafamentos ocasionados pelo aumento expressivo do número de automóveis.

Não pretendemos neste trabalho avaliar a eficiência e eficácia do Sistema Integrado de Transporte para a cidade, visto não ser este o objetivo do estudo. No entanto, direcionamos esforços a fim de identificar quantos veículos estão disponibilizados à população com deficiência em cada empresa de transporte coletivo que atende à cidade de Florianópolis. Para isso foram realizadas entrevistas com cinco (05) empresas de ônibus municipais, em que foram respondidas questões que buscaram investigar a quantidade de carros adaptados, seus horários, a qualidade sob o olhar das empresas e os critérios adotados por cada empresa para verificação da eficácia no atendimento dirigido às pessoas com necessidades especiais.

A Empresa 1 oferece transporte municipal, intermunicipal e interbairros. Ela transporta os passageiros no sentido ilha↔continente e continente↔ilha, além de atuar na parte continental do município de Florianópolis e também fazer a ligação desse município com a cidade de São José.

Possui sua sede em Florianópolis; suas atividades iniciaram-se no ano de 1975. O entrevistado afirma que a organização e cumpre os requisitos da ISO 9000, além de oferecer constantes inspeções da frota e treinamento do pessoal.

A Empresa 2 oferece transporte municipal, intermunicipal e interbairros, tanto no sentido ilha↔continente como no continente↔ilha.

Fundada no ano de 1953, com sua sede em Florianópolis, segue o controle de qualidade dentro das normas estabelecidas e aprovadas pela ISO 9000.

A Empresa 3 é responsável pelo transporte coletivo em toda a ilha, pelo bairros em torno do Centro e de todo o Oeste e Leste da ilha. Fundada no ano de 1989, tem sua sede em Florianópolis e segue o controle de qualidade estabelecido pela ISO 9000.

A Empresa 4 é responsável por toda a parte Sul sendo fundada no ano de 1975. Segue também os padrões estabelecidos pela ISO 9000; cuja sua sede fica em Florianópolis.

A Empresa 5 é responsável pelo transporte no Norte da ilha. Fundada em 1937, é a mais antiga. Trata-se de uma empresa que também segue as normas estabelecidas na ISO 9000.

Com o objetivo de ilustrar essa situação, abaixo seguem os quadros em que são apresentadas a quantidade de ônibus adaptados de cada empresa pesquisada bem como sua respectiva carga horária.

Empresa 1:

FROTA (convencional menos 18 carros executivos)		HORÁRIOS DISPONÍVEIS (dias úteis – Saídas dos Terminais)	
NORMAL	ADAPTADO	NORMAL	ADAPTADO
92	04	4211	50

Fonte: Núcleo de Transporte Coletivo de Florianópolis.

Empresa 2:

FROTA (convencional menos 07 carros executivos)		HORÁRIOS DISPONÍVEIS (dias úteis – Saídas dos Terminais)	
NORMAL	ADAPTADO	NORMAL	ADAPTADO
55	03	1377	85

Fonte: Núcleo de Transporte Coletivo de Florianópolis.

Empresa 3:

FROTA (convencional menos 10 carros executivos)		HORÁRIOS DISPONÍVEIS (dias úteis – Saídas dos Terminais)	
NORMAL	ADAPTADO	NORMAL	ADAPTADO
85	05	2568	81

Fonte: Núcleo de Transporte Coletivo de Florianópolis.

Empresa 4:

FROTA (convencional menos 22 carros executivos)		HORÁRIOS DISPONÍVEIS (dias úteis – Saídas dos Terminais)	
NORMAL	ADAPTADO	NORMAL	ADAPTADO
154	06	2534	60

Fonte: Núcleo de Transporte Coletivo de Florianópolis.

Empresa 5:

FROTA (convencional menos 03 carros executivos)		HORÁRIOS DISPONÍVEIS (dias úteis – Saídas dos Terminais)	
NORMAL	ADAPTADO	NORMAL	ADAPTADO
35	02	873	38

Fonte: Núcleo de Transporte Coletivo de Florianópolis.

Segundo o que pode ser observado, há uma necessidade de ser reavaliada a grade de horários dos ônibus para atender à demanda referente às pessoas com necessidades especiais, que são pouco contemplados. Uma das hipóteses que podemos levantar diz respeito ao custo dos ônibus adaptados, pois em geral custam o dobro dos ônibus sem adaptação, sendo que para empresa a consolidação deste direito torna-se pouco lucrativo.

De acordo com o ex-diretor do Núcleo de Transporte, as adaptações beneficiariam todos os usuários do transporte coletivo, “as barras para apoio são muito úteis até para as crianças que não são pessoas com necessidades especiais”.

Nesse contexto, hoje, várias associações e organizações não-governamentais, como APAE, Fundação Catarinense de Educação Especial, atuam na fiscalização e na conscientização da sociedade sobre a importância do cumprimento dessas adaptações. Essas entidades realizam visitas a lugares públicos, onde verificam o cumprimento das normas de acessibilidade, analisando o espaço físico, para posteriormente, se for preciso, exigirem as adaptações necessárias.

Para alcançar o objetivo de tornar a cidade de Florianópolis acessível a todos, é indispensável empreender algumas ações políticas, que tenham como prioridade a segurança, a confiança, a comodidade e acima de tudo os direitos dos usuários ao acesso a todos os serviços disponíveis à comunidade. Nesse sentido, a acessibilidade deve estar presente não somente nos meios de transporte mas também nas edificações e no meio urbano, conforme princípio constitucional.

Diante desse panorama, é possível observar que os empresários do setor do transporte coletivo ainda não se conscientizaram da necessidade de se ter garantido o direito de ir e vir, bem como não é perceptível a fiscalização da gestão pública quanto a esses serviços.

Seria um avanço político e ético se as normas de acessibilidade fossem respeitadas, pois facilitaria a inclusão social das pessoas com necessidades especiais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreender a questão da inclusão social das pessoas com necessidades especiais na sociedade é imprescindível a fim de se terem garantidos os ditos sociais, a justiça e a equidade, por outro lado, apontamos para um grande desafio que é o de construir essa nova sociedade, tendo como estrutura o sistema capitalista, que tem seus alicerces fincados na desigualdade.

A importância de enfrentarmos esse desafio, visando a resignificação por parte do Poder Público da sociedade, faz-se urgente, pois as pessoas com necessidades especiais têm sonhos, medos, habilidades, idéias, como qualquer outro ser humano, e têm direito às oportunidades oferecidas a toda a sociedade.

Neste trabalho tratamos apenas da adequação do transporte coletivo a essa população, embora compreendamos que a questão da inclusão é muito mais ampla, sendo fundamental a garantia do acesso a outros direitos como o da educação, da saúde, do trabalho, do lazer, entre outros.

Optamos nesta pesquisa por focar o conteúdo das empresas, sendo que faltaria ainda complementá-la com o olhar da população com necessidades especiais usuárias deste transporte, porém isso já remonta à necessidade de novos estudos e pesquisas em relação a essas pessoas, objetivando conhecê-las, identificá-las e, sobretudo, apontar as suas reais demandas.

Sendo assim, nesta pesquisa, alguns dados obtidos não puderam ser avaliados, pois ainda não existe um estudo específico e detalhado por parte da Prefeitura de Florianópolis e das empresas de ônibus pesquisadas sobre as reais

demandas apresentadas pelas pessoas com necessidades especiais. Dessa maneira, não há parâmetro, nem tampouco, indicadores para comparar o grau de satisfação dos serviços prestados a essa população, o que de certa forma pode apontar as prioridades definidas, por meio dos órgãos responsáveis pois não há sequer um levantamento de demandas locais.

Com esta pesquisa, vemos uma sociedade que é composta de seres humanos, sejam eles de etnias, credos, classes, culturas diferentes e particularidades individuais, com o mesmo direito ao respeito e à dignidade.

Mostra-se assim a atenção dos profissionais de diversas áreas e dos assistentes sociais, principalmente, em desenvolver com clareza a questão em torno das pessoas com necessidades especiais, pois há um espaço fértil para a luta da garantia deste direito. Mas para isso, há a necessidade de uma reformulação no currículo para assim oportunizar aos futuros profissionais subsídios para incrementar e qualificar sua intervenção profissional, no tocante a alguns segmentos especiais.

Existe a necessidade do pensar, do colocar em prática a questão que gira em torno das pessoas com necessidades especiais para que assim no futuro possamos estar vendo, falando de todos sem precisar citar esse indivíduo como alguém “anormal”; e conseguir dessa forma viver num contexto mais equânime e digno e para todos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARRETO, Wladir. **O outro lado do paraíso**. Disponível em: <http://bonassoli.blogspot.com/2004_01_25_bonassoli_archive.html>. Acesso em: 1 nov. 2004.

BATISTA, C. et al. **Educação Profissional e Colocação no Trabalho**: uma nova proposta de trabalho junto à pessoa portadora de deficiência. Brasília: Federação Nacional das APAE's, 1997.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

BRASIL. Lei nº 7.853/89, de 24 de outubro de 1989. Decreto nº 914/93 dispõe sobre os direitos das pessoas portadoras de deficiência. Brasília: CORDE, 1996.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Os Açorianos**. Florianópolis: [s.n.], 1951.

CARMO, A. A. **Deficiência Física**: a sociedade brasileira cria, recupera e discrimina. Brasília: Secretaria dos Desportos, 1994.

CHEREM, Rosângela Miranda. A modernidade chegou à Capital na virada do século? **Diário Catarinense**, Florianópolis, , n. 11, p. 11, 16 nov. 1996. Suplemento histórico.

COQUEIROS vira o point da orla. **Diário Catarinense**, Florianópolis, n. 16, p. 6-7, 16 mar. 1996. Suplemento histórico.

FIGUEIREDO, G. J. P. (Org.). **Direitos da pessoa portadora de deficiência**. São Paulo: Max Limonad, 1997.

GLAT, R. **Somos Iguais à você**: depoimentos de mulheres com deficiência mental. Rio de Janeiro: Agir, 1989.

GOFFMAN, E. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada – ED. Rio de Janeiro: Guanabara Kaogan, 1988.

GRAMSCI, A. **Concepção Dialética da Historia**. 7. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1987.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico**. 4. ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 1995.

LOAS – Lei Orgânica da Assistência Social. Florianópolis: Conselho Municipal de Assistência Social, setembro 1997.

MELO, Leonardo Vaz de; VILARINHO, Maurício Coelho. **A Ocupação de Encostas na Cidade de Viçosa-Mg**. Disponível em: <http://www.cibergeo.org/agbnacional/VICBG-2004/Eixo2/E2_241.htm>. Acesso em: 1 nov. 2004.

MENDES, E. G. **Deficiência Mental**: a construção científica de um conceito e a realidade educacional. 1995. Tese (Doutorado) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

NOGUEIRA, Marco Aurélio. A dialética Estado/sociedade e a construção da Seguridade Pública. Cadernos ABONG. Política de Assistência Social: uma trajetória de avanços e desafios, nº30. Brasília. Nov/2002 p. 13-54.

OBSESSÃO pelo centro. **Diário Catarinense**, Florianópolis, n. 19, p. 9, 19 mar. 1996. Suplemento histórico.

PELUSO, Victor Antonio. Crescimento Populacional de Florianópolis e suas Repercussões no Plano e na Estrutura da Cidade. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina**, 1981.

PESSOTTI, I. **Deficiência Mental: da superstição à ciência**. São Paulo: EDUSP, 1984.

PONTE trouxe 1º ônibus. **Diário Catarinense**, Florianópolis, n. 19, p. 5, 19 mar. 1996. Suplemento histórico.

ROESCH, Maria Azevedo. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão: Construindo uma sociedade para todos**. Rio de Janeiro: WVA, 1997. 176 p.

SILVA, O. M. da. **Uma questão de competência**. São Paulo: Memnon, 1987.

SILVA, Glícia P. Braga; TEIXEIRA, Heloysa Simonetti; PINHEIRO, Neusa Dídia B. Soares. **Pregão uma nova modalidade de licitação**. Manaus: SEAD, 2001.