



## A PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO ESPAÇO URBANO DE SÃO LUÍS: (DES) CAMINHOS PARA FORMALIZAÇÃO DA INCLUSÃO<sup>1</sup>

HERMENEILCE WASTI AIRES PEREIRA CUNHA

[wasti\\_uema@yahoo.com.br](mailto:wasti_uema@yahoo.com.br)

Doutoranda UNESP /PP

### RESUMO

As transformações nos espaços urbanos, decorrentes do avanço das atividades humanas, corroboram para aumentar os grandes desgastes nos espaços citadinos. Este trabalho apresenta a importância da inclusão da pessoa com deficiência na cidade contemporânea. O objetivo do trabalho foi verificar a situação atual da pessoa com deficiência na capital maranhense e como estes cidadãos tem conseguido superar as dificuldades do cotidiano. O caminho metodológico adotado foi o levantamento bibliográfico e documental. Os resultados dessa análise servirão de base para a formulação de propostas futuras com relação à pessoa com deficiência da capital maranhense e a mobilidade dos mesmos no espaço urbano de São Luís.

**Palavras-chaves:** Mobilidade, São Luís, Pessoa com Deficiência

---

“As cidades modernas nos move como se fôssemos máquinas e os nossos menores gestos são comandados por um relógio onipresente. Nossos minutos são os minutos dos outros e a articulação dos movimentos e gestos é um dado banal da vida coletiva. Quanto mais artificial é o meio, maior é a exigência dessa racionalidade instrumental que, por sua vez, exige mais artificialidade e racionalidade. Mas esses imperativos da vida urbana estão cada vez mais invadindo o campo modernizado, onde as conseqüências da globalização impõem práticas estritamente ritmadas.” (SANTOS, 2002).

### INTRODUÇÃO

O olhar do grande mestre Milton Santos, no discurso acima, nos remete a uma série de discussões e assertivas a respeito das cidades contemporâneas. Vive-se atualmente uma corrida extraordinária contra o tempo, denominada por Andrade, (2007) de “agorafobia”, onde o sentido da vida e do cidadão estão continuamente em jogo, os limites, não existem dentro de um espectro com conseqüências humanas diversas.

Para Bauman, (2007), essa mesma sociedade pode ser perfeitamente enquadrada em um conceito criado pelo autor que a denomina de “liquido-moderno”. Essa metáfora, assim denominada, refere-se a “*uma sociedade em que as condições sob as quais agem seus membros mudam num tempo curto do que aquele necessário para a consolidação, em hábitos e rotinas, das formas de agir*”.

O resultado objetivo dessas práticas é a banalização da miséria e da vida que, nas cidades do capitalismo periférico, principalmente nas grandes, apresenta-se sob dois esquemas fundamentais: um de que é determinado pela porção dos seus habitantes que vivencia a velocidade e se vê impedida do exercício da solidariedade para com o “outro”. (ANDRADE, 2007).

Esse sentimento de não pertencimento com o “outro”, ou seja, o não cuidado é expresso de forma significativa entre os ditos excluídos das grandes e médias cidades.

---

<sup>1</sup> Eixo Três: fatores determinantes sociais e ambientais da saúde

Enquadrando-se perfeitamente aqui os idosos, os sem-teto, a pessoa com deficiência dentre outros. A possibilidade de reações dos ditos excluídos está relacionada de forma direta às prerrogativas de escapar do turbilhão do tempo rápido, normalmente seu ritmo é lento, seus espaços são opacos, tornando-os mais abertos a um debate, às vezes silencioso, noutras vezes ruidosas, com as populações e as coisas já presentes. (CAVALCANTE, 1999).

Para Almeida & Chagas (2000) a concepção de “deficiência” influencia o imaginário social, e é importante discuti-las, pois produzem reflexos na maneira como a sociedade pensa, age e, conseqüentemente, vê a pessoa com deficiência. E como esse reflexo tem sido sentido nas sociedades atuais e transferido para os indivíduos que apresentam algum tipo de limitação física.

É comum, no cotidiano das grandes cidades, visualizar o deficiente visual e tantos outros indivíduos com dificuldade de locomoção, como cidadãos alheios a qualquer inserção social, política, religiosa, ou qualquer anseio que os leve a participar de forma efetiva das discussões quer seja à nível local ou mesmo global na dita metrópole, ou até mesmo em cidades de médio e pequeno porte. É importante destacar o que Rosseto & Zanneti afirmam quando dizem que:

*As pessoas com deficiência, assim como as demais pessoas, devido a sua trajetória social podem apresentar dificuldades para realizar algumas atividades, embora possa apresentar extrema habilidade para outras. Portanto, ao se relacionar com uma pessoa com deficiência, deve-se respeitar a sua diferença sem acentuá-la. Não se deve lamentar a deficiência, afirmando que a vida é muito difícil, pois para uma boa parte delas, o defeito não se converteu em obstáculo intransponível. (Rosseto&Zanneti,2006)*

É necessário e primordial apresentar fatores para análise da inclusão social e da forma da qualidade de vida das pessoas com deficiência preparando principalmente a sociedade para situações, do cotidiano em que a pessoa com deficiência esteja inserida, ainda que a deficiência tenha uma associação direta com a diferença, a diversidade se traduz em desigualdade e adversidades. É por isso que o combate à pobreza e à desigualdade passa pelo reconhecimento das diferenças, na tentativa de impedir que essas diferenças aumentem as desigualdades (NERI et al., 2003.).

A população com deficiência tem algumas dificuldades que as diferenciam da população em geral. 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 braille ou linguagem de interpretação para surdos, juntamente com outras limitações, como uma moradia inadequada ou bairros distantes dos serviços de atendimento.

Essas são dificuldades que surgem na relação da pessoa com deficiência com seu espaço social, com o território, e com o lugar onde ela vive. (CHAGAS & ALMEIDA, 2000).

Estaremos fazendo referência, inicialmente neste trabalho, a respeito da pessoa com deficiência nas cidades brasileiras. Apresentaremos de forma sucinta as maiores dificuldades percebidas no espaço maranhense, por esses cidadãos e como algumas políticas podem ser criadas para equacionar os problemas vividos pela pessoa com deficiência, especificando, a realidade vivida no município de São Luís.

## **A PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO CONTEXTO BRASILEIRO**

De acordo com dados do IBGE (2000) têm-se no país (Figura 01) aproximadamente 24 milhões de indivíduos que apresentam certa dificuldade de locomoção, ou seja, isso representa aproximadamente 14,5% da população brasileira com problemas de mobilidade

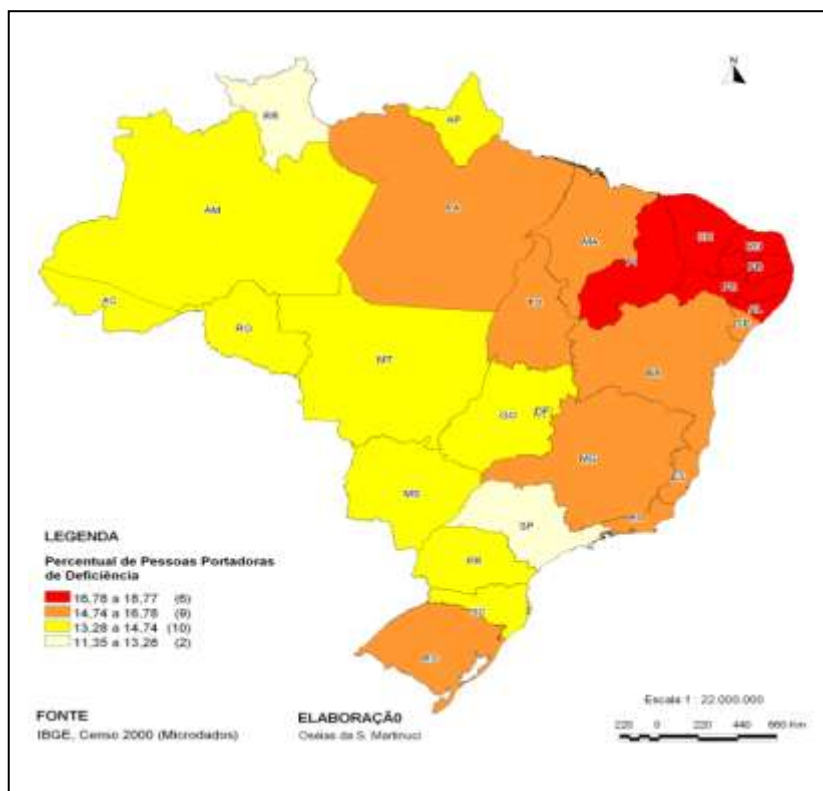


FIGURA 1: Pessoas com Deficiência No Brasil.

As causas das deficiências são diversas (Gráfico 01). Esta abrangência é particularmente acentuada do nosso país, que é afetado por dois grupos de causas principais, um decorrente e característico dos países em desenvolvimento e, outro, típico das metrópoles do primeiro mundo. Este tipo de abordagem distribui as causas das deficiências em dois grupos. a) Deficiência congênita: aquelas provenientes desde o nascimento. b) Deficiência adquirida: aquelas adquiridas ao longo da vida (FEBRABAN, 2006).

Ainda de acordo com dados da FEBRABAN (2006) a população com deficiência é representada por todas as faixas etárias (Gráfico 02). O que se verifica é que quanto maior a idade, maior também a quantidade de indivíduos que possuem algum tipo de deficiência. De acordo com os dados levantados, dentre os 24 milhões de brasileiros que apresentam algum tipo de deficiência, apenas 1,5% estão na faixa que vai de 0 a 4 anos, enquanto que na população com 60 anos ou mais esse índice sobe para 29%.

Segundo dados da ONU as causas de deficiência física deveriam ser tratadas como problemas de saúde pública, ou seja, com políticas de segurança, prevenção de acidentes e doenças. Inserem-se aqui as situações ditas externas como acidentes de trânsito, e trabalho principalmente nos centros urbanos de médio e grande porte. Um outro aspecto é o envelhecimento da população brasileira, acaba gerando um novo quadro, onde a incidência de deficiências tem estado cada vez mais relacionadas a

males crônicos degenerativos, tais como diabetes, hipertensão arterial, AVC, doença de Alzheimer, osteoporose, e outros males que evidenciam principalmente em pessoas de idade avançada.



Gráfico 01: Causas da Deficiência  
Fonte: FEBRABAN, 2006

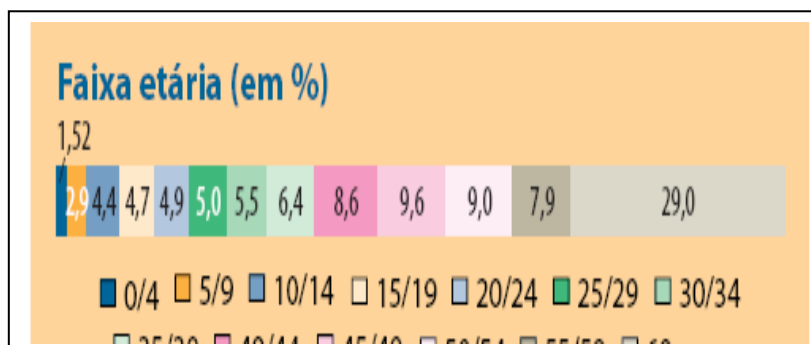


Gráfico 02: Faixa Etária da Pessoa com Deficiência  
Fonte: FEBRABAN, 2006

A tabela 1 abaixo apresenta de forma sucinta a percepção da pessoa com deficiência em relação à ascensão profissional. De acordo com a pesquisa realizada pelo IBGE (2000) os entrevistados são unânimes em afirmar que não vem possibilidade de crescimento profissional e uso do seu potencial. O que se verifica ou pode ser interpretado é que existe uma dificuldade muito grande por parte dos empregadores com relação à pessoa com deficiência e suas potencialidades. A pesquisa ainda aponta que há um número bastante reduzido de indivíduos que apresentam algum tipo de deficiência e ocupam cargos de liderança em corporações.

De acordo com o Ministério da Saúde é possível estabelecer algumas diretrizes para a pessoa com deficiência, ou seja, é necessário estabelecer parâmetros que possam nortear um maior equilíbrio, para a pessoa com deficiência usufruir de um espaço menos fragmentado e mais igualitário. Portanto as políticas nacionais estabelecem que:

Tabela 1



Para Villaça (1988) “acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade”.

No olhar de Raia (1997), a acessibilidade possibilita o acesso dos indivíduos aos pontos de emprego, educação, lazer e equipamentos públicos, tanto em função do uso do solo, como, em razão das características dos sistemas de transportes. TORQUATO & SANTOS, (2004) afirmam que “a dotação de mobilidade pode ser resolvido no plano individual, enquanto que a acessibilidade não se pode negar a pessoas”.

Para Bacil & Watzlawick, ( 2000), a trajetória histórica mostra que a pessoa com deficiência sempre foi marginalizada, pela deficiência estar associada a doenças contagiosas, castigos divinos, punições por faltas ou crimes. Verifica-se, porém que apesar dos avanços tecnológicos e da inserção na chamada pós-modernidade, as pessoas portadoras de deficiências, precisam quase que diariamente passar por mobilizações para garantir igualdade em seus direitos.

Portanto, a prática da inclusão social vem aos poucos substituindo a prática da integração social, e parte do princípio de que, para inserir todas as pessoas, a sociedade deve ser modificada de modo a atender às necessidades de todos os seus membros: uma sociedade inclusiva não admite preconceitos, discriminações, barreiras sociais, culturais ou pessoais. Nesse sentido, a inclusão social das pessoas portadoras de deficiências significa possibilitar a elas, respeitando as necessidades próprias da sua condição, o acesso aos serviços públicos, aos bens culturais e aos produtos decorrentes do avanço social, político, econômico e tecnológico da sociedade. (Legislação Deficiente, 2006)

Para Consenza & Resende (2006) é necessário porém, reconhecer as conquistas já alcançadas no que diz respeito à acessibilidade nas cidades, tanto na criação de leis ou adaptações feitas na legislação brasileira, como em algumas modificações concretas, a exemplo do transporte coletivo adequado para quem utiliza cadeira de rodas em sua locomoção e a existência de rampas nas calçadas. Para as autoras é importante que tais conquistas alcancem proporções cada vez maiores e que um pensamento inclusivo oriente a organização do espaço para a cidade contemporânea seja concebida e usufruída como espaço de todos.

Diante dessas prerrogativas estaremos analisando de forma mais detalhada a pessoa com deficiência no estado do Maranhão e na capital, São Luís para um maior entendimento a respeito das dificuldades encontradas por esses cidadãos no espaço urbano maranhense.

## **A PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO ESTADO DO MARANHÃO: POLITICAS DE SAÚDE, DESENVOLVIMENTO E INCLUSÃO?**

No Estado do Maranhão de acordo com estudos de Júnior (2008), com base no censo de 2000, existem (**Figura 02**) aproximadamente, 912.930 indivíduos portadores de necessidades especiais, distribuídos nos 217 municípios maranhenses, representando aproximadamente 16, 14% de sua população.

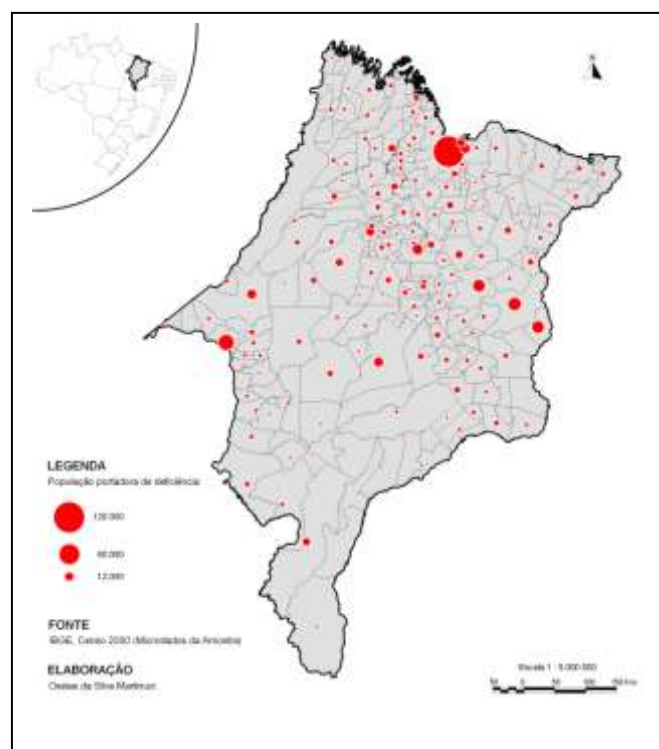


Figura 02– População Portadora de Deficiência no Maranhão

Ainda é possível, observar na figura 02, que a maior concentração dos indivíduos portadores de algum tipo de deficiência, concentram-se nos maiores núcleos urbanos do espaço maranhense, a capital São Luís, Imperatriz, Caxias e Bacabal. Outro aspecto que chama a atenção, diz respeito ao nível de instrução das pessoas que apresentam algum tipo de deficiência. Pela própria história de marginalização que marca o grupo, é possível verificar que o nível de escolaridade é muito baixo. Atrelado a este aspecto cita-se também o número reduzido de escolas especializadas e um número inexpressivo de profissionais especializados para cuidados especiais com esses cidadãos.

Percebe-se que o percurso da educação caminha a passos lentos no Maranhão, em especial, quando se refere ainda a tão sonhada educação inclusiva. Infelizmente o que se verifica é que os alunos que apresentam algum tipo de deficiência são tolhidos aos acessos de educação continuada, o que acaba gerando conseqüências em perdas para melhorias de oportunidades no mercado de trabalho.

De acordo com o princípio orientador “escola para todos” da declaração de Salamanca e Linhas de Ação educativa especiais é de que:

“as escolas deveriam acomodar todas as crianças independentes de suas condições físicas, intelectuais, sociais, econômicas, lingüísticas ou outras. Deveriam incluir crianças deficientes e superdotadas, crianças de rua e que trabalham, crianças de origem remota ou de população nômade, crianças pertencentes a minoria lingüística, étnicas ou culturais e crianças de outros grupos em desvantagem ou marginalizadas” (Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura, 1994)

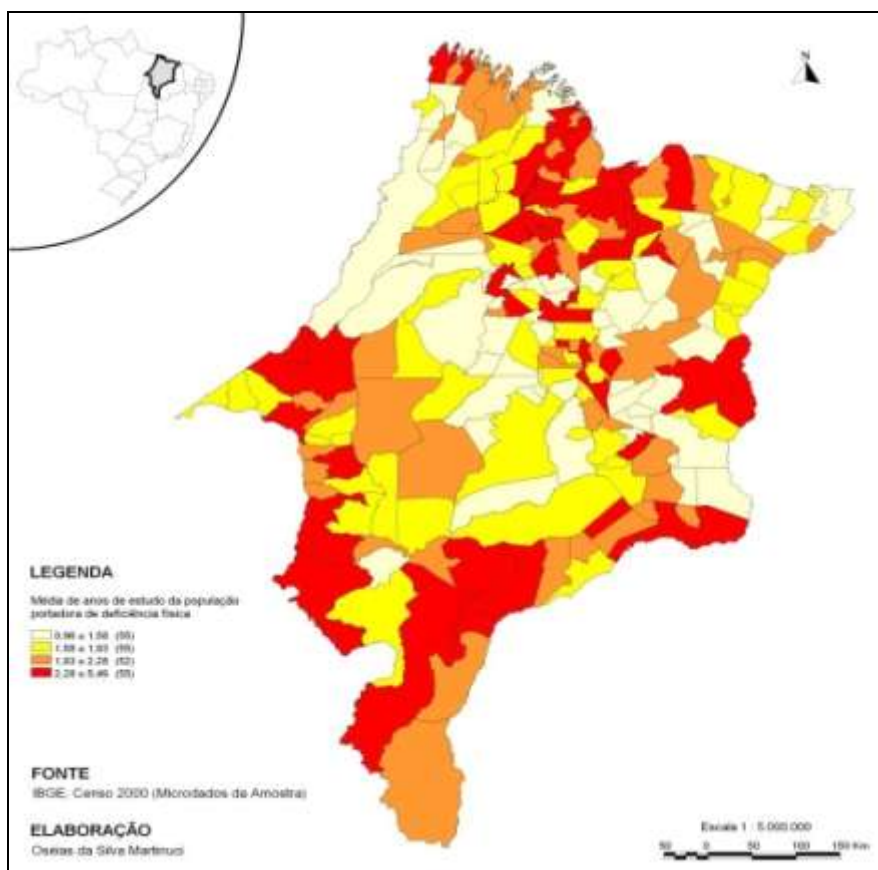


Figura 03 – Média de Anos de Estudo da Pessoa com Deficiência no Estado do Maranhão

Os dados do mapa acima descrevem uma situação nada favorável para a pessoa com deficiência no Estado do Maranhão, a média de anos de estudo da população portadora de deficiência, e acabam por ser reflexo do que é observado a nível nacional, ou seja a não inclusão e o desrespeito a esses cidadãos, configurando-se em situação de preconceito para com esses indivíduos, acreditando que os mesmos, não podem desempenhar funções dentro de suas limitações. Esta situação acaba sendo extremamente preocupante, o baixo nível de estudo dessa população, entrava o processo de inclusão, principalmente, ao que diz respeito ao ingresso no mercado de trabalho. Dessa forma é importante ressaltar que diz o estudo da FEBRABAN com relação à pessoa com deficiência:

Este, contudo, é o reflexo de um país que cresceu e se desenvolveu alienado aos conceitos de inclusão; uma nação que não foi pensada para todos. A dificuldade e os obstáculos para estudar são enormes para os cidadãos com deficiência, já que o transporte público não atende às necessidades específicas deste segmento, as calçadas são esburacadas e desniveladas, as escolas – públicas e privadas – não contemplam acessibilidade universal, professores não estão capacitados a lidar e se relacionar com alunos deficientes, praticamente inexistem materiais pedagógicos adequados, nem tecnologia apropriada e os próprios colegas de turma sentem receio na convivência, justamente pela falta dela. (FEBRABAN, 2006)

## A PESSOA COM DEFICIÊNCIA NA CAPITAL MARANHENS



Na capital maranhense o número de indivíduos que apresentam algum tipo de deficiência é de aproximadamente 117.467 indivíduos, em São Luis, ou seja, 13,5% da sua população. (JÚNIOR, 2006)

De acordo com dados do IBGE (2000), com base nos estudos de Chahini,(2005) , existem as seguintes deficiências presentes no levantamento realizado pela autora:83.389 são deficientes visuais, devido possuírem incapacidade, com alguma ou grande dificuldade em enxergar; 34.084 são deficientes físicos, devido possuírem incapacidade, com alguma ou grande dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas; 23.063 são deficientes auditivos, devido incapacidade, com alguma ou grande dificuldade permanente de ouvir.

Verifica-se que dos quatros municípios que compõem a ilha do Maranhão, com base no Censo do IBGE (2000) o maior número de pessoas com deficiência estão inseridos na capital.

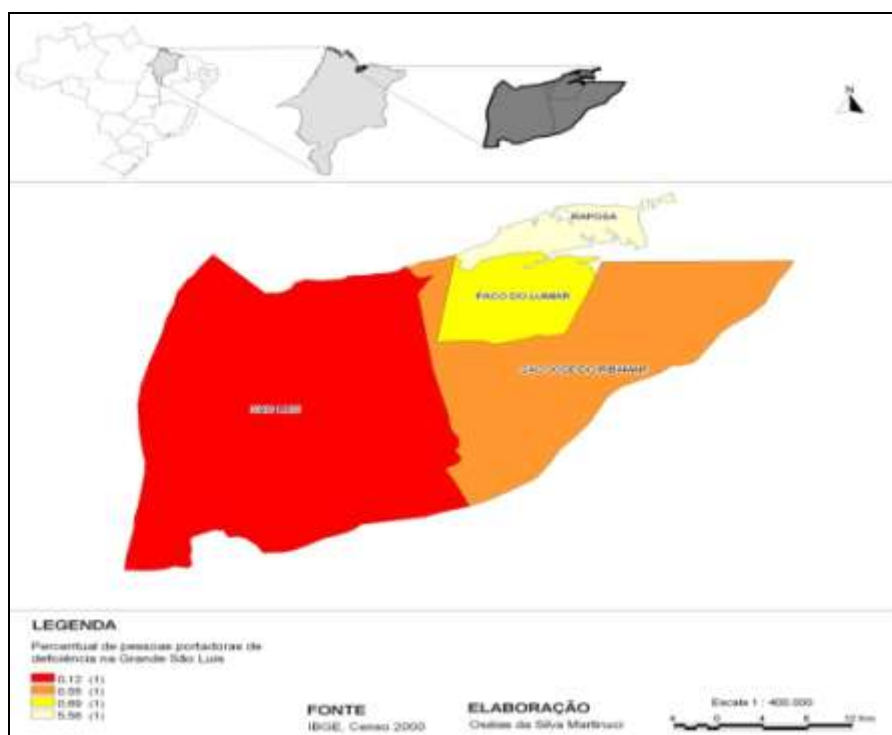


Figura 04 – Percentual da Pessoa com Deficiência na Grande São Luís

Para Peixoto (2000) a compreensão da cidade contemporânea necessita de uma volta ao passado, isto porque o espaço citadino, enquanto lócus de moradia tem ao longo dos tempos, transformando-se, adquirindo formas e funções diferentes em cada fase e período.

A mesma autora ainda destaca que os espaços urbanos transformaram-se em espaços de reprodução do capital, sendo estruturada de modo a facilitar a articulação entre os sistemas de produção, consumo e circulação, permitindo a maior fluidez do capital.

Dessa forma, estes locais configuram-se em espaços de produção, circulação, consumo, prestação de serviços, das informações, dentre outros. Lefebvre (1991), porém ressalta que a cidade do capital deveria também ser o espaço do cidadão, com direito aos serviços de saúde, educação, segurança e transportes com equidade, garantindo aos cidadãos dignidade, porém o que verifica-se é justamente o oposto, ou seja, os espaços urbanos configuram-se em territórios fragmentados e desarticulados, principalmente, para os ditos excluídos, insere-se nesse contexto a pessoa com deficiência.

No olhar de Peixoto (2000) a cidade na sociedade contemporânea, reproduz um espaço repleto de desigualdades e injustiças sociais, no qual o acesso aos bens de consumo coletivo é diferenciado de acordo com a classe social a que pertence cada cidadão.

Santos (2007) é enfático ao afirmar que em decorrência do jogo exclusivo do mercado, o espaço vivido consagra desigualdades e injustiças e termina por ser, em sua maior parte, um espaço sem cidadãos.

Nas últimas décadas, tem-se verificado o crescimento acentuado, da capital maranhense, no que diz respeito aos aspectos concernentes a dinamização das suas atividades econômicas e o seu aumento populacional como foi apresentado anteriormente através dos gráficos e tabelas, baseados em estudos do IBGE(2000). Porém verifica-se que a pessoa com deficiência da capital maranhense, encontra cotidianamente inúmeros entraves para a sua mobilidade dentro do espaço urbano. Diante de inúmeros debates envolvendo esses cidadão, não somente a nível regional, o Governo Federal, estruturou a política nacional de mobilidade

A formulação de uma política nacional de mobilidade urbana para construção de cidades sustentáveis veio promover a participação do Governo Federal com proposições de planejamento integrado nas questões de mobilidade das cidades. Essa política tem foco na intersecção de quatro campos de ação: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental, inclusão social e democratização do espaço. Esse último inclui o acesso democrático à cidade e ao transporte público e a valorização da acessibilidade universal e dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, objeto de aplicação do Decreto nº 5.296/04.(BRASIL, 2007)

De acordo com Pereira et. all, 2004 a melhoria da qualidade de vida nas cidades, passa pela promoção de um transporte mais humano e eficiente. No olhar desses autores, um transporte desorganizado, gera uma serie de problemas e transtornos, levando as cidades a transtornos e situações insurpotáveis, onde a deteriorização acentuada dos sistemas de transportes existentes pode levar à perda da qualidade de vida e aumento significativo do custo de vida nas cidades.

De acordo com Júnior (2007), a atual crise do modelo urbano brasileiro e as alterações, políticas, econômicas e sociais em escala mundial, pedem novos esforços de organização do desenvolvimento das cidades, do transporte público e do trânsito. Problemas como o congestionamento crônico, redução no uso do transporte público, queda na mobilidade e acessibilidade, degradação do meio ambiente, altas taxas de acidentes de transito estão presentes nos cenários de muitas cidades brasileiras. Além disso, os custos inadequados do atual modelo de transporte urbano são socialmente inaceitáveis e constituem obstáculos estratégicos significativos e sua permanência é incompatível com uma melhor qualidade de vida.

No último quartel do século XX, as cidades possibilitarão um consumo fácil do espaço, através do reduzido número de automóveis existentes nas cidades. Verifica-se, porém,

que atualmente a dependência do veículo motorizado tornou-se inevitável nas cidades. Percebe-se isto de forma muito clara na capital maranhense. De acordo com dados do DETRAN –MA, (2008) o número de veículos particulares novos hoje em São Luís é a maior em nível proporcional para os seus habitantes.

Constata-se desta forma a necessidade de implementação de políticas que atendam de forma mais específica, o cidadão que não dispõe de recursos financeiros suficientes para adquirir um veículo particular e necessita todos os dias deslocar-se pelo espaço urbano da capital maranhense. A acessibilidade configura-se como um elemento indispensável para alcançar locais do espaço público distantes do local de trabalho de tais indivíduos, além de proporcionar a mobilidade de tais cidadãos para os chamados espaços de lazer, como por exemplo, as praias que configuram-se em espaços públicos que atendem a todas às classes sociais.

No olhar de Vasconcellos, (1996) a distribuição de acessibilidade gerada pelas políticas de transporte e trânsito adotadas nos países em desenvolvimento está caracterizada por várias iniquidades, podendo-se evidenciar: O da acessibilidade, uma vez que a maioria das pessoas não tem a mesma acessibilidade desfrutada, por exemplo, pelos proprietários de automóveis. Os usuários do transporte público enfrentam condições piores que os usuários de automóveis. Destaca-se ainda a questão do conforto, uma vez que as condições internas dos veículos de transporte público são geralmente inadequadas, sendo a densidade de passageiros suficientemente altos para causar desconforto e tensão.

No olhar do autor, “as cidades devem ser projetadas de tal modo que os cidadãos tenham acesso a todos os lugares, o deslocamento, a comunicação e o transporte público devem ser acessíveis a todas as pessoas para se assegurar qualidade e igualdade a todos.

Partindo-se desse pressuposto, verifica-se que o município de São Luís – Ma apresenta sérios problemas no que diz respeito à política de transportes de acessibilidade, isto porque, normalmente os portadores de necessidades especiais da capital são obrigados a deslocar-se pelo espaço urbano, em veículos não adaptados. Configurando-se desta forma em um grande inconveniente para estes indivíduos.

De acordo com Lima, (2007) a legislação brasileira, como acontece em diversos países, apresenta preocupação específica com a pessoa com deficiência na cidade, tanto em sua circulação como no uso do mobiliário urbano e especificamente no transporte. Na Lei Federal 10.048/00 está expresso que todo veículo para transporte público, a ser fabricado no Brasil, deve ser planejado de forma a facilitar o acesso das pessoas com dificuldades de mobilidade, o que implica no Poder Público só poder aceitar, quando da renovação da frota, veículos livres de barreiras, de forma a permitir o fácil embarque e desembarque das pessoas.

De acordo com o Programa Brasil Acessível do Governo Federal são instituídas as seguintes metas para o transporte coletivo rodoviário:

- Todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante.
- As normas técnicas para fabricação e adaptação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo foram elaboradas pelo Inmetro, NBR 14022, e tem validade desde 6 de setembro de 2006.

- A substituição da frota operante atual por veículos acessíveis deve ser promovida de forma gradativa.
- Os serviços desse transporte devem priorizar o acesso em nível em pelo menos um dos acessos ao veículo.
- As adaptações dos veículos, bem como os procedimentos e equipamentos a serem utilizados estarão sujeitas a programas de avaliação da conformidade desenvolvidos e implementados pelo Inmetro.

Em São Luís a Lei Municipal Nº 3.614 de 28 de Agosto de 1997 determina que:

*10% (dez por cento) da frota de ônibus que faz o transporte coletivo, no município de São Luís, deverão possuir elevador mecânico, para uso de deficientes físicos. ( RAMOS, 2002)*

É importante destacar que o artigo 2º da mesma lei que diz que:

*O elevador mecânico terá por finalidade facilitar o acesso de deficientes físicos, com maior rapidez, comodidade e segurança, ao interior do ônibus (RAMOS, 2002)*

A Lei Nº 3.614/97, ainda estabelece no seu artigo 3º, que na frota total de cada empresa de ônibus da capital maranhense, sendo que nenhuma empresa deixara de ter, pelo menos um ônibus equipado com elevador mecânico.

Verifica-se na capital maranhense um número bastante reduzido de veículos adaptados no transporte coletivo, o que dificulta desta forma o acesso à cidade por meio desses veículos. Fica ainda mais restrito para o portador de necessidades especiais o seu direito de ir e vir, pois na maioria das vezes, este cidadão, tem que ser conduzido em sua própria cadeira de rodas, enfrentando os declives e aclives do sítio urbano. Além de ser impedido de conhecer ou visitar locais na cidade que só podem ser alcançados, quando o uso do transporte público é verificado.

Partindo-se desse pressuposto no olhar de Rabelo ( 2008 ) “ a acessibilidade é, portanto, um aspecto de grande relevância para os sistemas de transporte público de passageiros nas cidades para que todas as pessoas, em particular as com deficiência, possam fazer uso com segurança e autonomia”.

Além dos aspectos referentes ao transporte coletivo, é possível verificar na capital maranhense, espaços públicos que não atendem as normas estabelecidas pela ABNT NBR 9050. Alguns desses espaços são os seguintes:

- Centro Histórico: bairro da Praia Grande: rebaixamento de guias (calçadas), mas sem piso diferenciado e sinalização, como pode ser observado na figura 06, a seguir;
- Av. Litorânea: Restaurante com rampa de acesso, mas sem banheiro adaptado e profissionais capacitados;

Estes são alguns dos exemplos verificados na capital maranhense e que necessitam, de forma emergencial, serem corrigidos. Calçadas irregulares e com pedras soltas, número limitado de rampas, ambulantes e placas obstruindo passagens e a dificuldade de acesso aos estabelecimentos comerciais. Além das dificuldades arquitetônicas verifica-se o preconceito de algumas pessoas com relação à pessoa com deficiência, visualizando-o não como cidadão nem tão pouco consumidor do espaço citadino, mas como um indivíduo que precisa adequar-se a cidade, com todos os seus entraves e não planejamento.



FIGURA 06 – Centro Histórico de São Luís do Maranhão.

No âmbito municipal em São Luís tem-se as Leis n.º 3732/98 (obriga os estabelecimentos comerciais, supermercados e similares a destinarem um caixa especial para atendimento prioritário a gestantes, idosos e portadores de deficiência), a Lei n.º 3354/94 (obriga a adequação dos edifícios públicos e equipamentos urbanos de São Luís às necessidades de locomoção de pessoas portadoras de deficiência), a Lei n.º 3442/96 (estabelece a criação de áreas nos cinemas e teatros destinadas às pessoas que se locomovem em cadeiras de rodas, bem como a adaptação de suas estruturas (construção de rampas, pisos demarcados, bilheterias, sanitários) para permitir o acesso), e por fim, a Lei n.º 3478/96 (veda a instalação ou construção de obstáculos em calçadas no perímetro urbano). (FEIJÓ, 2006).

Para Rezende & Neri (2005) as barreiras arquitetônicas e os preconceitos sociais manifestos com práticas sociais discriminativas e na ausência de políticas igualitárias, podem agravar ainda mais as condições das pessoas que têm algum tipo de deficiência. A inadequação do espaço físico tolhe o direito de ir e vir e de participação social, e reforça o entendimento arbitrário da deficiência como um problema. O problema não está no fato da pessoa ter uma deficiência, e sim no fato de suas necessidades serem ignoradas na organização da cidade.

## CONCLUSÃO

Assim como vários outros assuntos que são tratados continuamente pela população, a inserção da pessoa com deficiência no cotidiano das cidades deve ser algo sempre destacado. Não apenas pelo fato de serem “diferentes”, mas por serem cidadãos com direitos e deveres como qualquer outro indivíduo brasileiro, maranhense e ludovicence. Infelizmente a não adequação de leis e normas vigentes acabam não contemplando a pessoa com deficiência. É importante se pensar na cidade sustentável de forma holística, para tanto é viável estabelecer dois pontos cruciais que são “a não criação de novas barreiras a acessibilidade e a eliminação das barreiras já existentes” (BATISTA, 2007). Acredita-se que este poderá ser o início de vislumbrar São Luís apta para a inserção da pessoa com deficiência.

## REFERÊNCIAS

MACIEL, A.S.; CIENA F. P. **Acessibilidade:** a inclusão do portador de deficiência física sob um ponto de vista filosófico

ANDRADE, C. S. P. de. **Sentidos e Nexos conceituais da cidade contemporânea**. IN: Antônia Jesuíta de Lima (org.) Cidades Brasileiras: atores, processos e Gestão pública. Belo Horizonte: autêntica 2007.

BATISTA, I. F. **A acessibilidade espacial na cidade de São Luís**: fonte de inclusão ou exclusão? Monografia de Graduação, UEMA, São Luís, 2007.

BACIL, M.; WATZLAWICK, L. F. Análise da acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida no Parque Aquático, Irati-PR. *Revista Eletrônica Lato Sensu – Ano 2, nº1, julho de 2007. ISSN 1980-6116, <http://www.unicentro.br>*

BRASIL. **A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência Comentado**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa portadora de Deficiência, 2008.

Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. **A pessoa com deficiência e o Sistema Único de Saúde** / Ministério da Saúde Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. – Brasília: Editora do Ministério da Saúde, 2006. 16p. – (Série F. Comunicação e Educação em Saúde)

BRASIL. **Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. CORDE, Brasília, DF, Setembro de 2007.

BRASIL. Programa Brasil Acessível: **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana Ministério das Cidades. 114 p.

Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. **Manual de legislação em saúde da pessoa com deficiência** / Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. – 2. ed. rev. atual.– Brasília : Editora do Ministério da Saúde, 2006. 346 p. – (Série B. Textos Básicos de Saúde)

CHAHINI, Thelma Helena Costa. **Os desafios do acesso e da permanência de pessoas com necessidades especiais nas instituições de educação superior de São Luís**. Dissertação de Mestrado, UFMA, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

COSENZA, Isabela Fernandes; RESENDE, Ana Paula Crosara de. **A cidade e as Pessoas co Deficiência : Barreiras e Caminhos**. Revista Sociedade e Natureza, Uberlândia, 18 (35): 23-34, dez.2006.

DETRAN –MA. Departamento Trânsito do Maranhão (2008). <http://www.gov.ma.br>. Acesso em 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atlas do Estado do Maranhão**. Rio de Janeiro, 1984.

FEIJÓ, A. R. A. **O DIREITO CONSTITUCIONAL DA ACESSIBILIDADE DAS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA OU COM MOBILIDADE REDUZIDA**. Normas Constitucionais de Acesso e Efetivação da Cidadania à luz da Constituição

Federal de 1988. Brasília: Ministério da Justiça, Secretaria de Estado dos Direitos Humanos, 2002.

FEBRABAN. Federação Brasileira de Bancos. **POPULAÇÃO COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL FATOS E PERCEPÇÕES**, 2006.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atlas do Estado do Maranhão**. Rio de Janeiro, 1984.

RAMOS, Paulo Roberto Barbosa. **Os direitos fundamentais das pessoas portadoras de deficiência**. 2ª Ed. São Luís: Promotora do Idoso e Deficiente, 2002.

RESENDE, M.C; NERI, A.L. Atitudes de Adultos com Deficiência física frente ao idoso, à velhice pessoal e as pessoas com deficiência física. IN: COSENZA, Isabela Fernandes; RESENDE, Ana Paula Crosara de. **A cidade e as Pessoas co Deficiência : Barreiras e Caminhos**. Revista Sociedade e Natureza, Uberlândia, 18 (35): 23-34, dez.2006.

RIBAS, João. **Preconceito Contra as Pessoas com Deficiência: as relações que travamos com o mundo**. São Paulo, Cortez, 2007.

Rossetto, Elizabeth; Jane Peruzo Iacono; Zanetti Patrícia da Silva Programa Institucional de Ações Relativas às Pessoas com Necessidades Especiais (PEE). **Pessoa com deficiência: aspectos teóricos e práticos**. In:pessoa com deficiência: caracterização e formas de relacionamento. Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE),2006.

**MARANHÃO EM DADOS 2005**/Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos – São Luís: IMESC, 2007.

JÚNIOR, João da Silva. **A política de cotas no trabalho como ação afirmativa para a pessoa com deficiência em São Luís**. Mestrado em Políticas Públicas, UFMA, 2008.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 7ª Ed. EDUSP, São Paulo, 2007.

PEREIRA, L. F; Aquino W; MAIA, N.M.A ( 2004 ). **Mobilidade e qualidade de vida**. Revista dos Transporte Públicos, ANTP, 26, 2º Trimestre. P 109/113.

PEIXOTO, Waleria Maria Ribeiro. **A construção do espaço urbano e o transporte coletivo**. Boletim Goiano de Geografia 20 (1 – 2): 137-158. Jan/Dez.2000.

VASCONCELLOS, Eduardo. **A cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo, PRÓLIVROS, 2006.