
PKS

PUBLIC
KNOWLEDGE
PROJECT

**REVISTA DE GEOGRAFIA
(RECIFE)**

<http://www.revista.ufpe.br/revistageografia>

OJS

OPEN
JOURNAL
SYSTEMS

SÃO LUÍS PELA JANELA DO ÔNIBUS: ACESSIBILIDADE AO TRANSPORTE NA CIDADE DO AUTOMÓVEL

Hermeneilce Wasti Aires Pereira Cunha¹

1. Universidade Estadual do Estado do Maranhão – UEMA, Prof.^a Dra. Do Dept. História e Geografia da UEMA, São Luis-MA, wasti_uema@yahoo.com.br

Artigo recebido em 13/05/2015 e aceito em 17/03/2016

RESUMO

O presente trabalho analisa o transporte público da capital maranhense tomando como aporte o ponto de vista do cadeirante, e como estes, têm se apropriado desse meio de transporte. De forma específica, faz-se uma análise a respeito da cidade e do transporte de São Luís do ponto de vista da pessoa com deficiência física. Com base na pesquisa qualitativa, as informações de depoimentos orais de cadeirantes foram obtidos, baseados em um roteiro semiestruturado, sendo gravadas as entrevistas e posteriormente transcritos. Das narrativas, temas como transporte público, cidade, deficiência física estiveram presentes. Partindo dessas premissas, trabalhamos na assertiva de que a efetivação de políticas públicas favorece a equidade e a qualidade de vida da população de uma forma inclusiva. Essa possibilidade estende-se, portanto, a minorias como a dos cadeirantes. Ressaltamos a noção clara do direito à cidade, mesmo compreendendo dificuldades na implementação de tais políticas.

Palavras-chave: pessoa com deficiência física; cadeirante; mobilidade; acessibilidade; transporte público; São Luís.

SÃO LUIS CITY VIEW BY BUS WINDOW: ACCESSIBILITY TO THE TRANSPORT IN CAR CITY

ABSTRACT

This paper analyzes public transportation in the capital of Maranhão state of Brazil, taking as base the point of view of the wheelchair and how they are used this way transport. Specifically, it is an analysis about the city and bus transportation of São Luis city view by the standpoint of physically disabled person. Based on qualitative research, the information from wheelchairs were obtained using a semi-structured routine with questions-and-answers, where the interviews were recorded and later transcribed. The narratives and titles regarding public transportation, city, disability, mobility, accessibility were pointed. Starting of that, it was worked with the idea that the execution of public policies favoring equity and quality of life of the population in an inclusive way. This possibility extends therefore the wheelchair as a minorities in urban areas. We emphasize the sense of right to the city, even including difficulties in implementing such public policies.

Keywords: people with physical disabilities; wheelchair; mobility; accessibility; public transport; Sao Luis-MA city.

INTRODUÇÃO

O transporte público urbano exerce nos nossos dias um papel importante na atual configuração dos deslocamentos urbanos, principalmente, para aqueles que não possuem condições de ter um veículo particular para sobreviver nas cidades, que se transformam cada vez mais na cidade do automóvel.

Por sua vez, a oferta de um transporte de qualidade nas cidades de médio e grande porte, atualmente, é um dos mais emblemáticos problemas para quem precisa utilizar esse meio de locomoção diariamente. Não poderia ser diferente também em São Luís, capital do Estado do Maranhão.

A capital maranhense nas últimas décadas apresentou um novo ordenamento espacial. Surgiram novos centros ou centros expandidos como destaca Villaça (1988). Bairros nobres como Renascença, Calhau, Ponta D' Areia foram produzidos dentro de uma lógica capitalista, que tem o automóvel como um dos fetiches da mercadoria.

Outra questão diz respeito à maneira como a forma de vida em São Luís mudou, de forma drástica e rápida, impulsionada pelos novos estilos de vida caracterizados por padrões de consumo e de relacionamento social crescentemente mercantilizados e complexos, elementos estes associados a determinadas classes econômicas (VASCONCELLOS, 2000, p.112).

Com o aumento progressivo do número de automóveis, as cidades passaram a se organizar em função da melhor fluidez desse meio de transporte, levando a construção e ampliação de grandes vias, viadutos, privilegiando o acesso do automóvel dentro da cidade em detrimento do transporte coletivo.

O propósito deste artigo é apresentar aspectos relacionados à questão da mobilidade no transporte coletivo na capital do Estado do Maranhão, tendo como aporte central a pessoa com deficiência física e a maneira como os seus deslocamentos se dão através desse meio de transporte.

MATERIAIS E MÉTODOS

Para a construção do artigo, trilhamos o seguinte caminho. Inicialmente, fizemos pesquisa da literatura necessária à sistematização do material bibliográfico que deu ênfase ao tema proposto. Da mesma forma, o embasamento teórico e a leitura em Santos (2007), Lefebvre (2001), Carlos (2007), Vasconcellos (2001), forneceram embasamento para um melhor

entendimento e discussão do tema relacionado. Em seguida, realizamos levantamento de dados em órgãos Estaduais e Municipais.

Em órgãos estaduais do Maranhão, como o Ministério Público Estadual obtivemos dados referentes aos avanços da legislação a respeito da pessoa com deficiência na capital maranhense, além de informações referentes ao número de ônibus adaptados e semiadaptados que circulam na cidade de São Luís. Na Secretaria Municipal, buscamos a de Transportes, visando os estudos e resultados de campo nos terminais da integração.

Durante a fase da coleta de dados, houve grande dificuldade de acesso às informações junto a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes sobre os transportes, uma vez que alguns dados não foram disponibilizados, tais como: idade média da frota, número de ônibus em operação, mapas das linhas, extensão total de linhas, tempo médio das viagens, situação das vias, sistema de informação ao usuário e a qualidade de serviço oferecido ao cadeirante.

Por meio da pesquisa qualitativa, com fontes orais, buscamos compreender a história de vida dos cadeirantes que vivem nos espaços distintos da cidade de São Luís. Baseado em Born (2001), destacamos que a história de vida e o depoimento oral se inserem no quadro mais amplo da história oral como instrumento da análise do real.

Na coleta de dados com os sujeitos cadeirantes, foram utilizados roteiros de entrevistas semiestruturada. Segundo Minayo (2004), a entrevista **semiestruturada** é uma forma de se obter informações baseadas no discurso livre do entrevistado. Pressupõe que o informante é competente para exprimir-se com clareza sobre questões da sua experiência, prestar informações fidedignas, manifestar em seus atos o significado que tem no contexto em que eles se realizam, revelando tanto a singularidade quanto à historicidade dos atos, concepções e ideias.

Com as informações fornecidas pelos cadeirantes dos seus trajetos diários, construímos com a ajuda de um GPS de marca Garmin as rotas com as distâncias percorridas por cada um deles no transporte coletivo. Percorremos esses mesmos trajetos utilizando o transporte coletivo das linhas de ônibus utilizadas pelos cadeirantes para poder identificar e relatar as dificuldades encontradas durante a realização desses percursos.

Os trajetos realizados nas cadeiras de roda, de suas casas até o ponto de ônibus, posto de saúde, locais de compras e os percursos realizados no bairro de cada um também foram registrados. Dessa forma foi possível identificar as barreiras e dificuldades nos trajetos realizados por esses sujeitos.

Decidimos registrar as entrevistas com imagens fotográficas, autorizadas pelos sujeitos, bem como documentar momentos e situações cotidianas do cadeirante de acordo com os objetivos para análise posterior, percebendo reações, expressões, falas, ouvindo detalhadamente as respostas, frutos das nossas conversas.

A documentação fotográfica também foi elemento utilizado para a caracterização do meio físico, dos aspectos paisagísticos naturais e da influência de barreiras físicas em pontos estratégicos das vias públicas, das paradas de ônibus e equipamentos urbanos na capital maranhense. Ela possibilitou o registro dos dados referentes ao grupo estudado.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A Invasão dos Automóveis em São Luís

Lefebvre (2008) faz referencia ao crescente número de automóveis nas cidades e os problemas resultantes da apropriação dos espaços urbanos, por esse meio de transporte. O autor afirma que:

A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições (LEFEBVRE, 2008, p. 27).

Pereira (2006) ressalta que esses elementos são complicadores do espaço urbano, uma vez que o automóvel tem gerando um número crescente de problemas nas cidades. Para a autora é importante observar que,

O fato traz graves implicações, já que há uma disputa pelos espaços de circulação da cidade, já que esse meio de transporte tem gerando conseqüentemente congestionamentos, aumento da poluição, necessidades de novas áreas para estacionamento e o uso diferenciado, já que muitos o utilizam individualmente. (PEREIRA, 2006, p. 46).

De outra maneira, e corroborando com a ideia da autora, Grotta (2005) afirma que o aumento incessante da motorização da população e o crescimento urbano vertiginoso, impulsionaram a guinada a uma nova reorganização locacional. A partir de uma nova realidade, o espaço passa a se organizar voltado a uma nova lógica, a lógica do automóvel, a lógica do individual frente ao coletivo.

Nessa mesma linha de raciocínio, Villaça (1988) destaca que:

Ao produzir um sistema viário adequado ao transporte individual, o Estado aumenta o desnível entre as condições de transporte individual e coletivo, aumentando assim o desnível entre as condições de deslocamento das classes sociais, melhorando a acessibilidade de uns (ou seja, as suas localizações) em detrimento da de outros. (VILLAÇA, 1988, p.329).

O reflexo do que foi apresentado por Villaça (1988) permite perceber que nas últimas décadas o espaço interurbano da capital maranhense foi reestruturado e, como consequência, as distâncias ficaram maiores. A busca por bairros mais longínquos e procurados por classes econômicas mais abastadas foi elemento decisório para que houvesse o atendimento da necessidade do automóvel para esses sujeitos.

Da mesma forma, concordamos com Vasconcellos (2000) quando afirma que o aumento do número de veículos nas últimas décadas está intrinsicamente relacionado às políticas econômicas de financiamento desses bens, que tem impulsionado a população a adquirir veículos novos. Assim existe uma busca incessante por formas atraentes de financiamentos. Para o autor é importante observar que em decorrência desse aspecto:

O acesso aos automóveis foi facilitado pela política econômica através do financiamento da compra e da organização de consórcios. As políticas urbanas também colaboraram para facilitar o uso do automóvel. Novas leis de zoneamento viabilizaram a construção de apartamentos para a classe média, em novas áreas que passaram a ser dotadas de toda a infraestrutura urbana e de boas condições de trânsito e estacionamento. (VASCONCELLOS, 2000, p.112).

O que é possível identificar nessa afirmação é a maneira como está relacionada à lógica do automóvel em São Luís, com determinadas classes sociais. Vasconcelos (2000) refere-se a essa situação como uma verdadeira simbiose, ou seja, existe uma necessidade e dependência desse meio de transporte individualizado, em detrimento do transporte público.

Percorrer as avenidas de São Luís é depararmos com vitrines de um vertiginoso aumento do número de veículos de várias marcas e modelos, sempre novos. Há uma verdadeira apropriação desses espaços, as vias, pelo veículo automotivo (Foto 01).

Essa realidade está diretamente relacionada ao fato de que se observa uma redução gradual do número de indivíduos que utilizam transporte público na capital maranhense. Várias são as causas apontadas para a queda da demanda, sendo uma das principais a migração para o transporte individual. Esse aspecto está relacionado de forma direta com a má qualidade do transporte público oferecido na cidade de São Luís.

Santos (2007) descreve que essa substituição está relacionada com a má qualidade oferecida pelos serviços de transporte público, quando afirma que são:

(...) Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas?(...) Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento do transporte coletivo (...) (SANTOS, 2007, p. 63).

Foto 1: Avenida Carlos Cunha em São Luís, Centro Expandido.



Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2011.

Vasconcellos (2000) reitera essa afirmação quando diz que a modernização trouxe mudanças significativas nos padrões de viagens, aumentando as atividades, as distâncias e os custos, tanto os diretos (pagamentos pelos novos serviços), quanto os indiretos, relativos aos meios de transportes necessários para atender a essas novas necessidades.

De acordo com os dados da Tabela 1 é possível observar os diversos tipos de veículos que trafegam pelas ruas da cidade de São Luís, que atualmente é considerada a capital do país com a frota de veículos mais jovem.

O crescimento da frota de veículos indica que quanto menor for à relação entre o número de habitante e número de veículos, a condição de trafegabilidade associada à mobilidade estará prejudicada, e como consequência haverá redução da velocidade e no fluxo dos carros nas vias públicas.

Assim, a apropriação da cidade pelo automóvel é privilégio de alguns e reforçador da condição de desigualdade. Além do mais, o transporte público é marcado por inúmeros problemas do ponto de vista do usuário, como o elevado preço das tarifas, a má conservação dos veículos, o desrespeito aos passageiros por parte de motoristas e cobradores, a superlotação, dentre outros aspectos.

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. É por causa disto que concordamos com Pereira (2007) quando destaca que a melhoria da qualidade de vida nas cidades passa pela promoção do transporte público, mais humano e eficiente. Se considerarmos que os sujeitos da nossa pesquisa são cadeirantes, entendemos que este conjunto de dificuldades é agravado pela deficiência física, o que exige um acompanhamento especial da questão.

Tabela 1: Tipos de veículos que trafegam pelas ruas da cidade de São Luís

Tipo Veículo	Qtde	%	Gráfico
Automóvel	137.637	59,34	
Motocicleta	47.157	20,33	
Caminhonete	18.074	7,79	
Camioneta	9.967	4,30	
Caminhão	6.647	2,87	
Motoneta	3.451	1,49	
Ônibus	2.972	1,28	
Utilitário	1.970	0,85	
Reboque	1.581	0,68	
Micro-ônibus	1.080	0,47	
Semireboque	571	0,25	
Caminhão-trator	500	0,22	
Ciclomotor	292	0,13	
Triciclo	37	0,02	
Side-car	9	0,00	
Trator de rodas	5	0,00	
Não informado	5	0,00	
Trator misto	3	0,00	
Total:	231.958	100.00	

Fonte: MARANHÃO, Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, julho/2010.

São vários os questionamentos, e que inúmeras vezes ficam sem resposta, não apenas para o cidadão que não apresenta deficiência física, mas também para o cadeirante que precisa da cadeira de rodas para se movimentar, sair da sua casa, muitas vezes submetidos à falta de

transporte adaptado, calçadas danificadas, vias públicas sem sinalização adequada, e profissionais sem capacitação ou desinformados quanto aos direitos da pessoa com deficiência nos serviços de transporte.

Em função destas características acima descritas, durante as entrevistas, direcionamos um dos nossos questionamentos para o transporte público, isso porque identificamos que nenhum dos respondentes possuía veículo particular e entendemos que esses sujeitos também sofriam duas vezes mais o descaso por parte dos que podem oferecer um serviço de melhor qualidade e não o fazem. Outro aspecto diz respeito à própria dificuldade que esse sujeito tem de usufruir do transporte público.

Como exemplos, podemos citar uma das nossas entrevistadas, cadeirante moradora do Centro Histórico, que faz o percurso diariamente para o trabalho em direção a um dos bairros com o metro quadrado mais caro da cidade, o Calhau. Nessa área, os moradores residentes possuem veículo particular, não valorizando a importância do transporte público, uma vez que não precisam utilizá-lo diariamente. Corrêa (2010, p.165) reitera que nessas áreas circula-se majoritariamente de automóvel, deslocando-se do local de residência para os shoppings centers e outros lugares frequentados quase que exclusivamente pelo mesmo grupo social.

Informações da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte-SMTT (SÃO LUIS, 2009) apontam o grande número de cidadãos que fazem diariamente o percurso no transporte público em direção a essa localidade em média 1220 passageiros por dia.

A quantidade de passageiros em uma área que o número de veículos particular é expressivo está diretamente relacionada com o grande valor especulativo do local; a quantidade de empreendimentos imobiliários em construção é muito grande, o que ocasiona um grande número de trabalhadores ligados à construção civil, que diariamente precisam chegar ao local de trabalho, além de outros trabalhadores como empregadas domésticas, garçons, porteiros, que desempenham atividades em lojas comerciais, hotéis, restaurantes, residências e trabalham nesses locais. Portanto, precisam fazer o percurso no transporte público.

A demora dos ônibus, o desrespeito em ter acesso aos terminais, a não adaptação desses espaços gera desconforto para esses cidadãos. E a acessibilidade e o circular pela cidade como funcionam? A necessidade de circular, transitar pelos espaços da cidade está intrinsecamente relacionado ao desejo e realização de atividades. Vasconcellos (1996) compreende que para as pessoas se deslocarem pelos espaços urbanos é necessário haver infraestrutura física na cidade que permita tal circulação.

Portanto, compreendemos que apesar de São Luís apresentar um número expressivo de automóveis individuais, existe uma parcela significativa da população que depende do transporte público para os seus deslocamentos diários. E por que não investir na qualidade desse sistema?

Nas áreas consideradas nobres da cidade, não existem terminais de integração como já referendado anteriormente. Essa situação nos faz refletir a respeito da forma como a cidade é pensada. Por quem? Para quem? E os cidadãos que precisam deslocar-se até os seus locais de trabalho que estão inseridos nesse espaço? Como fazem? Quanto tempo gastam? Os sujeitos que moram nos espaços nobres da cidade fazem uso dos seus veículos particulares e os demais? São esquecidos? Requerem os seus direitos? Ou não?

Os transtornos e as dificuldades em relação ao transporte público são descritos por uma das entrevistadas.

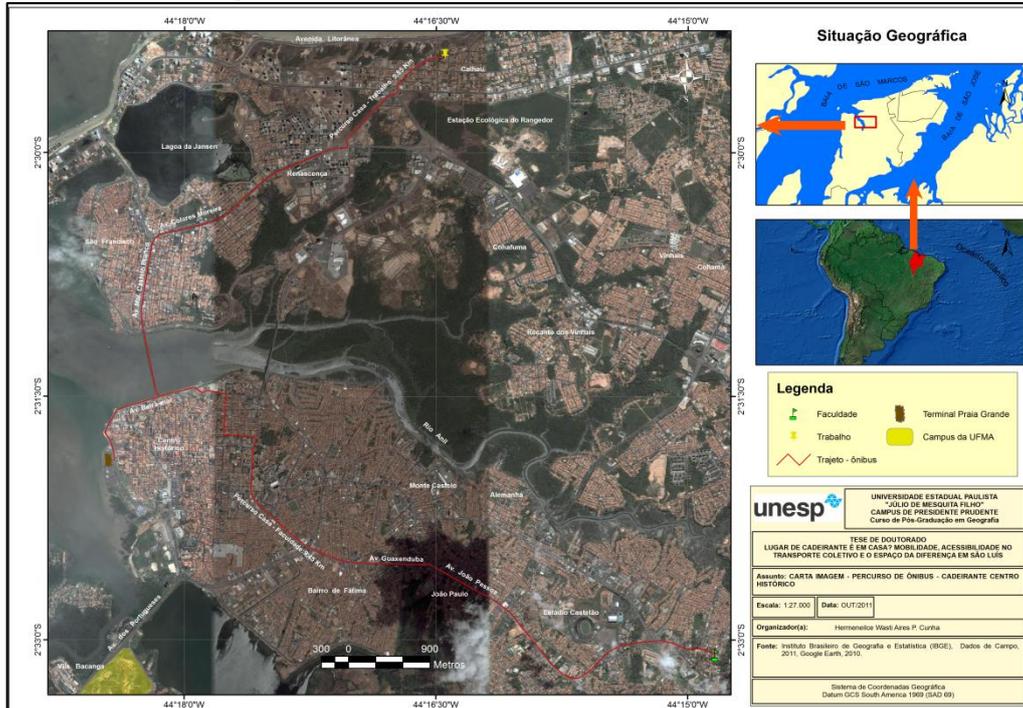
(...) Trabalho na Secretaria Estadual da Mulher para trabalhar com mulheres com deficiência, tentar resolver os problemas, agilizar mais as coisas para as mulheres com deficiência. Lá eu recebo mais de um salário, me sinto muito útil, a secretaria é toda adaptada, tem rampa, banheiro, as pessoas que trabalham lá me respeitam. O difícil mesmo é chegar lá, o ônibus demora muito, só tem um que faz a linha para o meu serviço, e nem é adaptado. Tenho que ser carregada para entrar e sair do ônibus, todas às vezes. Também não existe parada de ônibus próximo ao meu serviço, o que acontece é que o motorista já me conhece e acaba parado na frente da secretaria pra eu poder descer e quem me ajuda é a pessoa que me acompanha. O ônibus que eu pego tem o símbolo de que é adaptado, mas na verdade, não é, os ônibus são mascarados, as pessoas pensam que são adaptados mas na verdade não são, o elevador não funciona aí a minha amiga que sempre me acompanha é que me ajuda a descer (...). Cadeirante moradora do Centro Histórico.

A imagem apresenta o percurso realizado pela cadeirante de casa até a Secretária da Mulher (Figura 1). A fala da entrevistada durante a nossa conversa revela sua dificuldade em chegar ao local de trabalho. A demora, os transtornos, a não adaptação da linha de ônibus nesse trajeto revelam algumas das barreiras enfrentadas pela moradora da área do Centro Histórico do bairro do Desterro.

O percurso apresentado pela cadeirante mostra a forma excludente daqueles que não podem adquirir um veículo particular. A não apropriação do transporte coletivo por parte desses sujeitos é mais um dos inúmeros problemas sentidos por esses sujeitos.

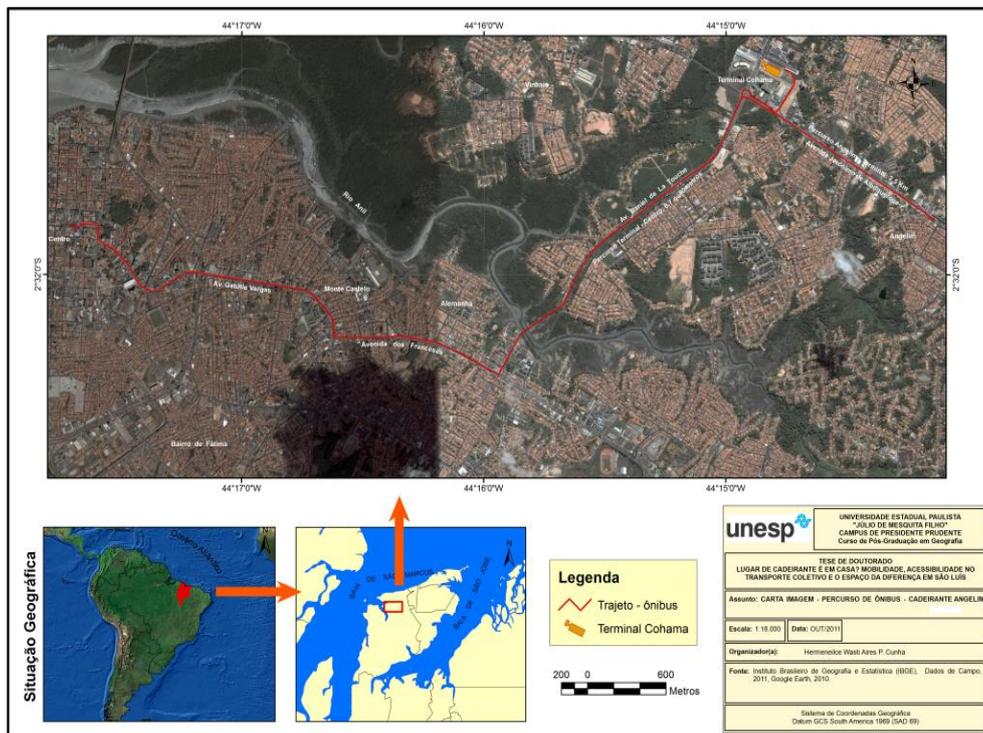
No percurso realizado pelo cadeirante que mora no conjunto Angelim é possível identificar que o trajeto realizado por ele requer certo cuidado. Quando o mesmo precisa deslocar-se até o terminal da integração da Cohama, visto que o ponto de ônibus localiza-se em lado oposto da sua residência, o perigo reside no fato do cadeirante precisar atravessar avenidas de grande movimento como a Avenida Jerônimo de Albuquerque (Figura 2).

Figura 1: Percurso de ônibus – Cadeirante do Centro Histórico.



Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2012

Figura 2: Percurso de ônibus – Cadeirante do Angelim



Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2012

A fala do cadeirante é assim descrita, diante da dificuldade de transitar pela cidade:

Já sofri preconceito como usuário de ônibus, sempre tem a questão de que tem de colocar o acompanhante pela frente, aí eu tenho que ficar sozinho atrás, quando tem as plataformas que não funcionam, ou as pessoas que não tem preparo em usar o elevador. Eu sei usar as plataformas, às vezes até ensino para os motoristas. Vou te contar uma historinha que aconteceu comigo a um certo tempo. Uma vez eu peguei o ônibus aqui no Angelim e precisei ir até a Praia Grande. Um amigo me ajudou a entrar aqui no Angelim, e ele me perguntou como eu ia fazer quando chegasse na Praia Grande, eu disse pra ele não se preocupar que eu dava meu jeito. Quando eu cheguei no ponto que eu queria descer eu pedi ajuda pro motorista e sabe o que ele me disse: dá teu jeito. Eu não falei nada, desci e fui me arrastando até o meio-fio, uma senhora que estava na parada me ajudou, pegou a minha cadeira de rodas e me ajudou a sentar. Fiquei um tempo pensando no que tinha acontecido e eu não tava acreditando naquilo, eu fiquei com muita raiva, irado mesmo. Quando eu cheguei em casa liguei para a empresa, denunciei o que tinha acontecido, dei o número da linha e o número do ônibus. Eu não sou animal, sou uma pessoa, quero respeito. Cadeirante morador do Angelim.

A descrição do cadeirante é forte e relata situações do cotidiano vividas por quem precisa se deslocar pela cidade e depende desse meio de transporte. Diante da constatação da fala do sujeito morador do Angelim é imprescindível que haja a implementação de medidas que regulamentem uma melhor oferta desse serviço para esses sujeitos. Isso porque os cadeirantes também necessitam do transporte coletivo, mas não são atendidos como deveriam e têm restringido a acessibilidade a esse meio de transporte.

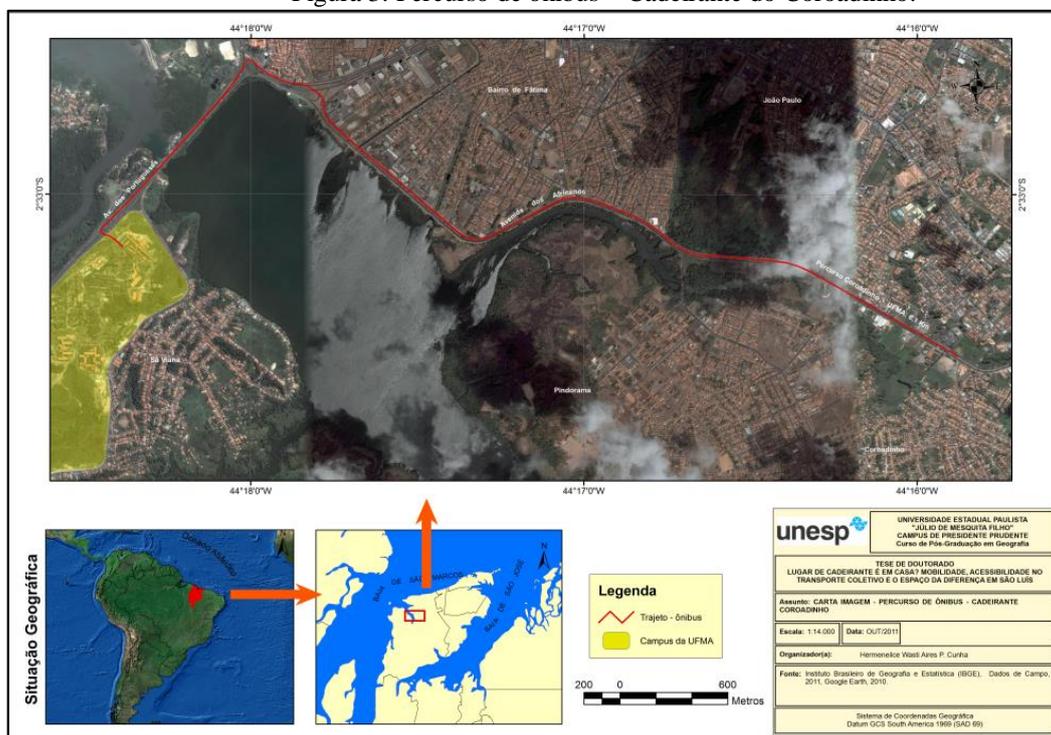
O cadeirante morador do Coroadinho, apesar de fazer parte de suas atividades no próprio bairro, também utiliza o transporte público para ir ao posto de saúde da comunidade ou percorrer distâncias mais longas, quando precisa sair do Coroadinho e ir à UFMA às quintas-feiras (Figura 3).

Na fala, ele descreve como é utilizar o transporte coletivo na capital.

Eu já caí umas duas vezes do ônibus. Os motoristas não têm paciência em ajudar a subir, o cobrador não sabe manejar o equipamento, o ônibus demora muito a chegar, é velho. Os ônibus deveriam ser melhores para atender o cadeirante. Tem muito cadeirante que quer sair de casa, mas não tem dinheiro para pagar taxi ou disposição pra pegar o ônibus. Eu mesmo acabei dando uma entrevista pro fantástico, a senhora viu? Pois é, naquele dia eu esperei mais de duas horas pra chegar em casa. Ainda bem que era um dia de sol, se estivesse chovendo ia ser muito difícil, até a parada que nós estávamos não tinha cobertura suficiente. Depois dessa entrevista um pessoal da prefeitura me procurou, dizendo que a prefeitura ia entregar uns ônibus adaptados e tinha que fazer uns testes pra ver se esses ônibus funcionavam, mas eles me usaram, porque eles não fizeram isso, na minha cabeça eu só tava testando os elevadores. Eu fiquei com muita raiva da prefeitura, eles divulgaram um monte de fotos minhas e

publicaram no jornal dizendo que aqui tem acessibilidade para o cadeirante no ônibus, mais não existe. As reportagens saíram em todos os jornais da capital e a minha foto lá(...). Cadeirante morador do Coroadinho.

Figura 3: Percurso de ônibus – Cadeirante do Coroadinho.



Fonte: CUNHA, H.W.A.P, 2012

O cadeirante do Coroadinho assim como os demais entrevistados, sofre com a demora do ônibus, com as paradas não adaptadas, funcionários das empresas (cobrador e motorista) não preparados para operar o elevador e, quando esse não funciona, ajuda-los a entrar no ônibus. Diante da perspectiva dos trajetos realizados pelos cadeirantes no transporte coletivo, concordamos com Pereira (2006) quando reitera que os segmentos de menor renda, e muitas vezes a falta de mobilidade geram baixo grau de acessibilidade. Estes sujeitos não se movem pela cidade, desconhecendo muitas parcelas de seu território e não tendo oportunidade de apreendê-la na totalidade, o que é um processo reforçador da fragmentação do espaço urbano.

Compreendemos que, da mesma forma como as demais cidades brasileiras, São Luís tem assumido uma postura individual em relação ao transporte automotivo. O número de carros particulares em São Luís cresceu de forma assustadora nas últimas décadas. E o transporte público como tem sido pensado? Articulado? Para o cidadão que não tem deficiência física é extremamente difícil, em detrimento dos aspectos já mencionados. E para o cadeirante? O que tem sido feito? Pensado? Articulado?

CONCLUSÕES

Constatamos a importância que o transporte público representa para os entrevistados, não menos importante que a cidade em que os cadeirantes residem. O transporte público em São Luís para os cadeirantes funciona como elemento facilitador dos deslocamentos em percursos mais distantes. Apesar desse meio de transporte ainda se encontrar fora das metas e padrões estabelecidos para facilitar o ir e vir do cadeirante com mais autonomia.

A categoria acessibilidade pode ser compreendida pela dificuldade que os sujeitos sociais têm em relação ao transporte público. A evidência dessa problemática foi constatada pelo número de ônibus adaptados que realizam algumas linhas. Outro aspecto foi verificar que motoristas e cobradores não estão preparados para manusear o elevador mecânico, contando com a orientação e/ou ajuda dos próprios cadeirantes para executar tal ação.

Concordamos com Lefebvre (2008) quando destaca que o Estado, que deveria servir ao conjunto da sociedade e nela difundir sua capacidade de organização e sua racionalidade, acaba provocando precisamente o contrário.

As conquistas alcançadas pelos cadeirantes ainda são incipientes perto da magnitude dos problemas vivenciados diariamente por eles. Nesse sentido, concordamos com Lefebvre (2001) quando evidencia que em face ao direito ou pseudodireito, o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência.

Dessa forma, faz-se urgente a adoção de medidas necessárias para a elaboração de políticas públicas direcionadas a se tentar uniformizar uma cidade, em que o cadeirante possa também ter direito a ela.

Sabemos que alcançar tais possibilidades é um trabalho lento e gradual, porém se trabalhado em consonância com toda a sociedade os resultados alcançados serão mais rápidos.

REFERÊNCIAS

- BORN, Claudia. Gênero, Trajetória de Vida e Biografia: desafios metodológicos e resultados empíricos. In: *Sociologias*, Porto Alegre, Jan/Jun 3 (5): 240-265, 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci>>. Acesso em 10 Out de 2010.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Labur edições, 2007.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias Geográficas*. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRANSITO DO MARANHÃO-DETRAN. São Luís, 2010. Disponível em: <<http://www.detran.ma.gov.br/estatistica>>. Acesso em Agosto de 2010.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, Grande São Paulo. 2005. 371f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, Rio Claro. 2005.

LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. Ed: Centauro, São Paulo, 2001.

_____, Henri. A Revolução Urbana. Belo Horizonte, Ed: UFMG, 2008.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. O Desafio do Conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. 8ª ed. São Paulo: HUCITEC; 2004.

PEREIRA, Silvia Regina. Mobilidade espacial e acessibilidade à cidade. Revista Okara: Geografia em debate, V.I, N 1, 152 p. 2007, João Pessoa, PB. Disponível em: <<http://www.geociencias.ufpb.br>>. Acesso em: 15 Agosto 2011.

PEREIRA, Silvia Regina. Percursos Urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. 2006. 326f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

SÃO LUÍS, Prefeitura Municipal de São Luís. Secretaria Municipal de Urbanismo. Lei Complementar Nº 4.669 de 11 de outubro de 2006. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de São Luís, Estado do Maranhão. São Luís, 2006.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. 5ª Ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. A cidade, o Transporte e o Trânsito. São Paulo, PRÓLIVROS, 1996.

_____, Eduardo Alcântara. Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento: reflexões e propostas. 3ªed. São Paulo: Annablume, 2000.

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

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo, SP: Nobel, 1988.