

LIGA DE ENSINO DO RIO GRANDE DO NORTE
FACULDADE NATALENSE PARA O DESENVOLVIMENTO DO
RIO GRANDE DO NORTE

GILVAN FERNANDES SILVANO

INCLUSÃO SOCIAL DO DEFICIENTE CADEIRANTE E SEU NÍVEL DE
SATISFIAÇÃO JUNTOS AS EMPRESAS DE ÔNIBUS.

NATAL-RN

2009

GILVAN FERNANDES SILVANO

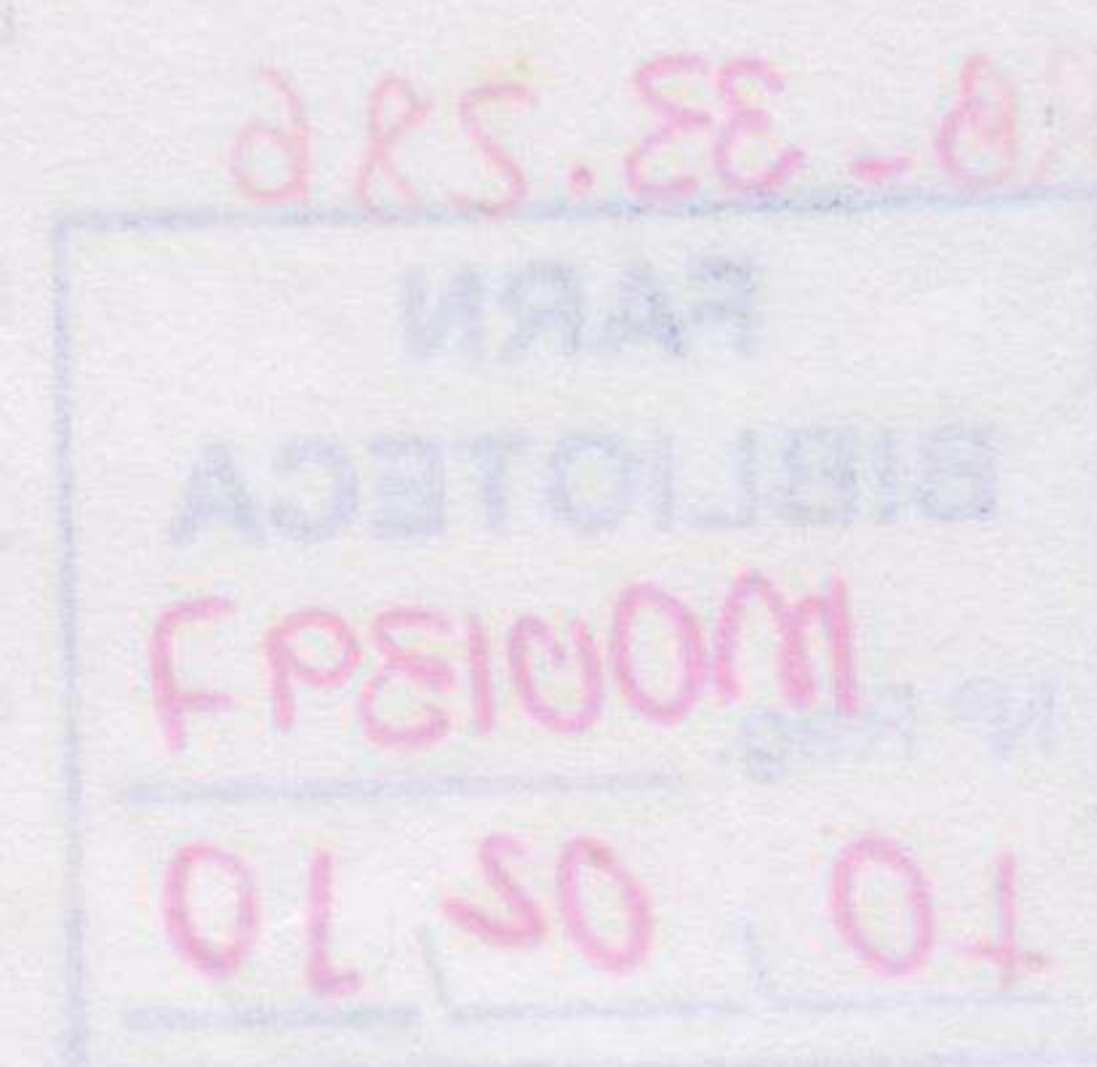
**INCLUSÃO SOCIAL DO DEFICIENTE CADEIRANTE E SEU NÍVEL DE
SATISFAÇÃO JUNTOS AS EMPRESAS DE ÔNIBUS.**

Monografia apresentada à coordenação do Curso de Administração com Habilitação em Marketing da Faculdade Natalense para o Desenvolvimento do Rio grande do Norte, como requisito obrigatório para a obtenção do título Bacharel em Administração.

Orientador: Antonio Alves Filho, MSc.

NATAL-RN

2009



Catálogo na Publicação – Biblioteca da FARN
Setor de Processos Técnicos

Silvano, Gilvan Fernandes

Inclusão social do deficiente cedeirante e seu nível de satisfação juntos
as empresas de ônibus/ Gilvan Fernandes Silvano . – Natal: FARN, 2009.
xxf.

Orientador: Antônio Alves Filho (Msc.)

Monografia (Graduação em Administração com Habilitação em
Marketing) – Faculdade Natalense para o Desenvolvimento do Rio Grande
do Norte.

1. Inclusão Social – Transporte – Monografia. 2. Qualidade Vida –
Cadeirantes– Monografia. 3. Transporte Urbano de Natal – Monografia. I.
Título.

RN/FARN/BC

CDU 656.132-056.26



656.132:364.013
5578i
2009
ex 01

GILVAN FERNANDES SILVANO

**INCLUSÃO SOCIAL DO DEFICIENTE CADEIRANTE E SEU NÍVEL DE
SATISFAÇÃO JUNTOS AS EMPRESAS DE ÔNIBUS.**

Monografia apresentada ao Curso de Administração com Habilitação em Marketing
da Faculdade Natalense para o Desenvolvimento do Rio Grande do Norte, aprovada
em _____ de 2009 pela banca examinadora composta
pelos seguintes membros

Antonio Alves Filho, MSc.

Orientador

Letícia da Silva Souza

Membro Avaliador

Membro Avaliador

AGRADECIMENTOS

À Deus as dificuldades que enfrentei, não fosse por elas, eu não teria saído do lugar. As facilidades nos impedem de caminhar. Mesmo as críticas nos auxiliam muito.

À memória da minha mãe, que foi uma fã incondicional e verdadeira amiga, apoiando-me emocionalmente e profissionalmente para enfrentar os desafios que surgiram ao longo vida.

Ao meu pai, que nunca mediu esforços para que eu chegasse a essa etapa da vida.

Ao Mestre Antonio Alves Filho, pela paciência na orientação e incentivo que tornou possível a conclusão dessa monografia.

Não deixaria de mencionar a colaboração dos colegas, Alessandro Lustosa Gomes Machado, Conceição Amaral, Nicolas Ramon entre outros, os quais eu tive satisfação de trocar experiências; receber opiniões sobre muitos assuntos, aumentando assim meus conhecimentos.

Aos professores que contribuíram para minha formação acadêmica, profissional e pessoal.

Agradecimento especial ao co-orientador Prof. Dr. Carlos Nicolleti, pela colaboração dada, na elaboração do projeto, quando eu já estava desistindo de fazê-lo, alargando um leque significativo e simultaneamente, por mim, pretendido

E não menos importante, um agradecimento ao Diretor Geral da Faculdade Natalense de Ensino para Desenvolvimento do Rio Grande do Norte, Dr. Daladier Pessoa da Cunha Lima, pelo fato de nos ter proporcionado uma formação acadêmica que nos será útil no decorrer de nossas vidas, sabendo diferenciar aqueles, que por uma razão ou outra, são portadores de necessidades especiais, temporariamente, ou permanente.

Dedico esta monografia à minha
Família e a todos aqueles que
Colaboraram diretamente ou
Indiretamente

RESUMO

Este trabalho buscou identificar as condições que as empresas de ônibus da cidade de Natal/RN oferecem para viabilizar o acesso aos deficientes cadeirantes, como também a satisfação dos mesmos com essas empresas e os seus serviços. Para tanto, usou o método da pesquisa exploratória descritiva, com uma amostra de vinte cadeirantes de duas instituições. Coletou os dados através de um questionário fechado, sendo os mesmos analisados de forma quantitativa e qualitativa. Os resultados revelaram que os cadeirantes sempre necessitam dos serviços de ônibus, seja para trabalho, saúde, lazer ou outras necessidades. Porém, revelam também que os serviços são precários e, nesse sentido, não há satisfação. A conclusão diante dos dados é que se torna importante a melhoria nos serviços de transporte coletivo em Natal para os cadeirantes, tanto a nível quantitativo (maior número de linhas), quanto qualitativo (melhoria no atendimento). Por fim sugere-se que essa ação seja tomada por todos os envolvidos.

Palavras chave: Inclusão Social. Qualidade de vida. Satisfação.

ABSTRACT

This study aimed to identify the conditions that the bus companies to the city of Natal/RN to provide access to enable disabled cadeirantes, but also the satisfaction of the same with these companies and their services. To do so, used the descriptive method of the survey with a sample of twenty cadeirantes the two institutions. Data collected through a questionnaire enclosed with the same discussed in quantitative and qualitative. The results revealed that cadeirantes always need the services of buses, either for work, health, leisure or other needs. But they also show that services are precarious, and, accordingly, no satisfaction. The conclusion is that before the data becomes important in the improvement of public transport services in Natal for cadeirantes, both quantitatively (greater number of lines), as qualitative (improvement in attendance). Finally it is suggested that action be taken by all involved.

Keywords: Social Inclusion. Quality of Life. Satisfaction.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Quantas vezes por semana você utiliza transportes urbanos -----	21
Gráfico 2	Para onde você mais se desloca de transportes urbanos-----	22
Gráfico 3	Sentimento de discriminação-----	23
Gráfico 4	Existe receptividade por partes dos motoristas dos ônibus-----	24
Gráfico 5	Existe receptividade por parte dos demais usuários dos ônibus-----	25
Gráfico 6	Você acha correto nos ônibus terem apenas dois espaços para deficientes cadeirantes-----	26
Gráfico 7	Opinião sobre a situação da cidade de Natal com relação ao serviço de coletivo para deficiente-----	27

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	09
1.1 CONTEXTO E COLOCAÇÃO DO PROBLEMA	09
1.2.1.2 CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE DE PESQUISA	10
1.3 OBJETIVOS	10
1.3.1 Geral	10
1.3.2 Específicos	11
1.4 JUSTIFICATIVA	12
2 REVISÃO DA LITERATURA	13
2.1 INCLUSÃO SOCIAL: UMA NOVA FASE	13
2.2 CONCEITUANDO A DEFICIÊNCIA	14
2.3 EXCLUSÃO SOCIAL	15
2.4 A INCLUSÃO COMO RESGATE SOCIAL	15
2.5 A INCLUSÃO SOCIAL DO DEFICIENTE CADEIRANTE E SUA LOCOMOÇÃO NOS ÔNIBUS.	16
2.6 TRANSPORTE PÚBLICO	17
3 METODOLOGIA	19
3.1 TIPO DE PESQUISA	19
3.2 UNIVERSO E AMOSTRA	19
3.3 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS	20
3.4 TRATAMENTO PARA ANÁLISE DOS DADOS	20
4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	21
5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	28
REFERÊNCIAS	29
APÊNDICE	31

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTO E COLOCAÇÃO DO PROBLEMA

Através de conversas informais com deficientes, percebe-se que nas empresas privadas da cidade do Natal/ RN, existe alto índice de exclusão social. E no que diz respeito as empresas de transporte coletivo, esse sentimento parece se acentuar, tendo em vista ser o transporte coletivo um meio de locomoção para os que têm dificuldades de deslocamento, entre eles os das pessoas que utilizam cadeiras de roda, e que são normalmente chamados cadeirantes.

As dificuldades que surgem nas ruas, escolas, trabalho e transporte, tornam-se um problema universal, que inviabiliza, muitas vezes, a locomoção ou acesso imediato aos direitos básicos garantidos a essas pessoas. Além do mais, tendo em vista que acessibilidade é condição dada pela sociedade ao deficiente para que o mesmo possa utilizar-se com segurança dos benefícios inerentes a sua deficiência, existe um Decreto/ Lei 5296/2004 chamado de Lei de acessibilidade, mas que nem sempre é cumprido.

Também, de acordo com o Decreto Federal 8213/91, as empresas devem reservar vagas para portadores de necessidades especiais, de acordo com as seguintes prerrogativas: as empresas que têm de 101 a 200 empregados 2%; de 201 a 500, 3 %; de 500 a 1000, 4% e acima desse numero 5 %. Essas vagas são destinadas às pessoas portadoras de deficiência, desde que, os mesmos tenham qualificação profissional. Os empresários estão esquecendo desse programa e os deficientes também se esquecendo de cobrar da sociedade. Os empresários criticam o programa, achando que o mesmo fere o princípio da igualdade social. Dessa forma, fica demonstrado que os empresários e empregados terão que mudar sua mentalidade sobre esse programa.

No entanto, essa lei que busca garantir oportunidades de trabalho quando é cumprida, faz surgir outros problemas como o da acessibilidade ao local de trabalho. As pessoas portadoras de deficiência precisam se deslocar, necessitando muitas vezes utilizar o transporte coletivo. Porém, as empresas de ônibus ou não se preparam ou pouco se preparam para oferecer esse serviço, o que se agrava em função do tipo de deficiência, quando é o caso dos cadeirantes.

Nesse sentido, levanta-se o seguinte problema de pesquisa: **De que maneira é feita a acessibilidade dos cadeirantes por parte das empresas de ônibus de Natal / RN?**

1.2 CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE DE PESQUISA

Para a presente pesquisa escolheu trabalhar com duas instituições em Natal, que têm na sua clientela pessoas portadoras de deficiência, dentre elas cadeirantes. Essas empresas são a Sociedade de Amigos dos deficientes Físicos do Rio Grande do Norte - SADEFRN e a Escola de Natação Tutubarão.

A SADEFRN - Sociedade de Amigos dos deficientes Físicos do Rio Grande do Norte foi Fundada em 2 de fevereiro de 1995, no bairro de Lagoa Nova. É uma associação sem fins econômicos, com mais de uma década de atuação na busca da inclusão social através do esporte. Ela é uma das instituições brasileiras que mais inclui atletas em competições paradesportivas nacionais e internacionais, conquistando resultados individuais e coletivos de projeção mundial. Tem como Missão formar campeões no esporte e na vida por meios de projetos. Hoje está localizada à Av. Jerônimo Câmara, - CAIC sem número, Vila das Federações, bairro de Lagoa Nova, CEP 59.063 -100 - Natal/ RN

A Escola de Natação Tutubarão, situada a Avenida Nascimento De Castro, 54 Dix-sept Rosado – Natal, foi Fundada em agosto de 1986 e tem o seu trabalho fundamentado em bases pedagógicas e educacionais. Nesses 21 anos, cresceu e solidificou o conceito existente de “Melhor Escola de Natação do Nosso Estado”, sendo conhecida em quase todo o Brasil. Já atendeu a mais de 30 mil alunos. Tem como missão proporcionar alegria, saúde, segurança e educação através da água.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Geral

Verificar de que maneira ocorre o acesso dos deficientes cadeirantes, às empresas de ônibus em Natal/RN.

1.3.2 Específicos

- Identificar as necessidades dos cadeirantes com relação ao transporte Coletivo;
- Saber dos sentimentos dos deficientes com relação a discriminação;
- Verificar o nível de satisfação dos deficientes cadeirantes que utilizam ônibus para sua locação;
- Saber se o serviço oferecido atende a demanda.

1.4 JUSTIFICATIVA

Os movimentos em defesa dos direitos das pessoas com deficiências à educação, ao trabalho, à saúde e a outros serviços que impliquem na ampliação da participação dessa parcela da população em todos os momentos do convívio social, vêm assumindo um papel cada vez mais importante e significativo. Atualmente, os esforços vêm sendo direcionados para permitir às pessoas com deficiência o exercício da autonomia, sendo que o objetivo dessa proposta é equipar essa população para lutar pela garantia de serviços necessários à garantia de sua qualidade de vida, assegurando direitos humanos e legais estabelecidos. Com esse objetivo, no país e no mundo as associações de pessoas com deficiências agregam os mais variados tipos de indivíduos que se deslocam para executarem os mais variados trabalhos que objetivam a conquista da cidadania, ponto máximo da inclusão social.

Pessoas com deficiência são iguais como as outras e, ao mesmo tempo, diferentes. Elas precisam de recursos e equipamentos especiais como cadeira de rodas, meios para facilitar sua locomoção, de software leitor de tela (no caso dos cegos) ou de intérprete de Libras (no caso dos surdos). No mais, são pessoas como outras quaisquer. Além disso, existe diversidade entre os mesmos. Não formam um bloco único de pessoas que têm as mesmas necessidades.

O importante é que atualmente as pessoas com deficiência estão mais presentes nas empresas, escolas, parques, cinemas, teatros, restaurantes, bares. Estão trabalhando, estudando, viajando, indo às baladas, à praia, aos estádios de futebol. Aparecem mais freqüentemente nos jornais, dão entrevistas nas rádios e televisões, tornaram-se personagens assíduos nas novelas. Estão mais alegres, mais divertidas, mais bonitas. Namoram, casam, têm filhos, têm família. Isso não quer dizer que o preconceito acabou totalmente. Apesar de ainda existir num nível subliminar, a sociedade está mais receptiva.

É dentro desse contexto social que se faz necessário um estudo sobre a problemática existente sobre a locomoção do deficiente cadeirante na cidade de Natal para que se possa fazer reivindicações junto aos empresários e demais autoridades responsáveis pelas empresas de ônibus.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 INCLUSÃO SOCIAL: UMA NOVA FASE

Historicamente, os portadores de deficiência vivem uma exclusão na sociedade, com reflexos para sua saúde física e mental. Depois de um longo período de obscurantismo, seguido por uma fase de discursos pouco colocados em prática, observa-se uma atenção a esses indivíduos em todo o mundo.

Diversos motivos podem ser atribuídos a esta nova fase de interesse. De imediato, dois podem ser citados: A descoberta dos portadores de necessidades especiais pelos agentes de marketing; e o aumento do nível de pressão para que os governantes saiam do discurso e coloquem em prática políticas de inclusão desses indivíduos na sociedade.

O interesse dos agentes de marketing pelas pessoas portadoras de deficiência pode ser explicado pelo fato de serem estes indivíduos cada vez mais atuantes na sociedade.

Para Christopher (1999), o bem mais valioso de qualquer organização empresarial é a força de seu relacionamento com os clientes. Isso pode ter gerado a colocação em evidência dos portadores de necessidades especiais nesses últimos tempos. Assim, pode-se afirmar que boa parte desse interesse surge da descoberta que os portadores de necessidades especiais são caracterizadamente um potencial, enorme e pouco explorado no mercado de consumo para os fornecedores. Para Costa (2003, p.14).

os dispositivos legais decorrentes da Constituição e das leis infraconstitucionais determinam ao poder público e seus órgãos, assegurar às pessoas portadoras de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos e de outros que propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico.

O papel do governo federal na inclusão e manutenção social dos portadores de deficiência é inquestionável, sobretudo em país que apresenta uma das maiores desigualdades social no mundo. Barbanti (1990), constatou que, no "Brasil, a prática de esportes para portadores de deficiências foi incrementada somente ao final da

década de 1980, o que demonstra a imaturidade brasileira para lidar com tão importante questão, que é a inclusão social dessas pessoas”.

A inclusão social foi entendida como cidadania, isto é, participação na condição de cidadão na sociedade, com os mesmos direitos e deveres dos demais membros dessa sociedade. Na sociedade capitalista, a cidadania compreende direitos civis, políticos e sociais.

2.2 CONCEITUANDO A DEFICIÊNCIA

Na sociedade atual, as pessoas com deficiência representam um sinal de que todos são diferentes, e que essa diferença, antes de ser algo negativo, pode nos levar a atitudes mais tolerantes com as diversas dificuldades humanas. Nesse aspecto, de acordo com Correr (2003, p.18), “alguns setores da nossa sociedade têm discutido sobre a necessidade de se construir uma sociedade para todos”. Nela, as pessoas com algum tipo de desvantagem deveriam contar com suportes para que pudessem participar de forma igualitária em todas as habilidades disponíveis aos demais cidadãos.

E para melhor esclarecer o conceito de deficiência o Conselho Regional de Medicina do Estado de São Paulo define que, é diversificado e relacionado a múltiplos fatores. O que é ser incapaz? O que se entende por deficiência? Como esses conceitos interferem no dia-a-dia das pessoas? Ao longo da história, houve uma supervalorização da incapacidade das pessoas, chegando a considerá-las idiotas ou retardadas.

Nas últimas décadas, o Brasil vem tentando minimizar a segregação e o preconceito por meio de diferentes expressões ou rótulos como excepcionais, portadores de deficiência, portadores de necessidades especiais e, mais recentemente, pessoa com deficiência. Porém, essa conceituação continua marcada por concepções e práticas do passado que enfatizam a incapacidade e a anormalidade.

Especificamente na área de saúde, os profissionais, ao buscar conhecimentos sobre o tipo e grau da deficiência, obtêm diferentes classificações em relação a elas: mental, visual, auditiva, motora e múltipla. Dessa forma, as classificações limitam-se aos aspectos orgânicos e funcionais da deficiência, desconsiderando os fatores cultural, psicológico e socioeconômico.

2.3 EXCLUSÃO SOCIAL

Exclusão é apenas um momento da percepção que cada um e todos podem ter daquilo que concretamente se traduz em privação: privação de emprego, de meios para participar do mercado de consumo, de bem-estar, de direitos, de liberdade, privação de esperança. A privação hoje é mais do que econômica; havendo nela certa dimensão moral. (CHING, 1997).

Para Dupas (1999), exclusão social é um fenômeno multidimensional que extrapola as dimensões da pobreza, vista enquanto renda, sendo diagnosticada através de outras dimensões como a saúde, a educação, o lazer, a qualidade ambiental, a política, a economia, etc.

Ching (1997), afirma que ainda hoje se discute em todo o mundo, estimulado por conhecimentos científicos, o que fazer por esses indivíduos tão diferentes que às vezes se movimentam desordenadamente, não fixam a atenção, podem ter muitas seqüelas combinadas, e que emolduram um quadro complexo e comprometedor.

Na maioria das vezes esses indivíduos são excluídos da sociedade, que, por vezes, busca incluí-los ou reincluí-los.

O desafio está, portanto, em oferecer, de maneira permanente, igualdade nas condições de obtenção de renda e oportunidades.

Na metodologia desenvolvida por Bylaardt (2003), a definição de exclusão está intimamente ligada à definição de inclusão social, sendo processos sociais interdependentes que revelam desequilíbrios explícitos pela desigual distribuição de renda e oportunidades. Desta forma, para se definir exclusão é necessário definir a dimensão utópica da inclusão social.

2.4 A INCLUSÃO COMO RESGATE SOCIAL

Qualidade de Vida envolve duas questões, a democratização dos acessos às condições de preservação do homem, da natureza e do meio ambiente, o que implica numa melhor redistribuição da riqueza social e tecnológica aos cidadãos bem como redução da degradação e precariedade ambiental. Segundo Kalume (2006).

A inclusão remete ao alcance de um padrão mínimo que garantiria acesso ao universo das quatro utopias básicas: autonomia de renda, desenvolvimento humano,

qualidade de vida e equidade. Autonomia de Renda é compreendida como a capacidade do cidadão suprir suas necessidades vitais, culturais, políticas e sociais, sob as condições de respeito às idéias individuais e coletivas relacionando-se com o mercado não importando apenas as responsabilidades do indivíduo, mas também do Estado. Desenvolvimento Humano é a possibilidade dos cidadãos desenvolverem seu potencial intelectual com menor grau de privação, ou seja, usufruir coletivamente do mais alto grau de capacidade humana. Eqüidade é a efetivação da igualdade e do acesso aos direitos da população, a possibilidade da manifestação das diferenças serem respeitadas sem discriminação.

Condição que favorece o combate à subordinação e ao preconceito em relação às diferenças de gênero, políticas, étnicas, religiosas, culturais, de minorias etc.

Para Mainard (2003), as políticas econômicas atuais no Brasil e em outros países que seguem o que está sendo chamado de modelo neoliberal, implicam a proposital inclusão precária e instável marginal. Não são, propriamente, políticas de exclusão. São políticas de inclusão das pessoas nos processos econômicos, na produção e na circulação de bens e serviços, estritamente em termos daquilo que é racionalmente conveniente e necessário à mais eficiente (e barata) reprodução do capital. E, também, ao funcionamento da ordem política em favor dos que dominam. Esse é um meio que atenua o conflito social de classe, politicamente perigoso para as classes dominantes.

2.5 A INCLUSÃO SOCIAL DO DEFICIENTE CADEIRANTE E SUA LOCOMOÇÃO NOS ÔNIBUS

Um problema que fere a Constituição Federal (1988), a qual, no Artigo 5º, afirma que “todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza” e, no inciso XV, afirma ser “livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”.

O transporte coletivo adaptado é um direito assegurado a todos os cadeirantes. Da mesma forma acontece em relação às adaptações para atender as necessidades de deficientes físicos, visuais e os outros portadores de necessidades especiais, para que todos sejam realmente iguais, conforme alertam especialistas da

área jurídica, inclusive para que não vivam em constante situação de risco de morte.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), existem no Brasil cerca de 24 milhões de portadores de deficiência física (6,6 com problemas motores), correspondendo a 14,5% da população do País. De acordo com a SPTRANS, responsável pela frota de ônibus em São Paulo, há 1.695 coletivos adaptados para o transporte de deficientes, de uma frota total de cerca de 15.000 veículos somente na capital paulista.

No Rio de Janeiro, segundo o Sindicato das Empresas de Ônibus, há 47 coletivos equipados especialmente para atender a esta parcela da população. Leonardo Tavares, 24, morador da Cidade Maravilhosa, relata que, para subir num ônibus, tem a vida dificultada devido aos degraus.

– A gente precisa da ajuda e da solidariedade das pessoas para que possamos subir nos microônibus. Mas nem sempre elas colaboram. Alegam problemas de saúde ou qualquer outro motivo – disse Tavares. A falta de acessibilidade atrapalha também aos deficientes visuais. Um simples ato, como o de atravessar a rua, pode ser uma tarefa árdua. A pianista Gláucia Leite explica que a falta de sinais sonoros ao longo das ruas das cidades, dificulta o seu cotidiano. – relatou Gláucia. Kalume (2006) diz; são algumas das dificuldades que viraram rotina na vida dos portadores de deficiência, quando no percursos realizados por determinados tipos de deficientes não encontram acessibilidade, visto que, deparam com barreiras tais como: Escadas com degraus altos, buracos nos passeios, ônibus, sem elevadores .

2.6 TRANSPORTE PÚBLICO

A legislação que atende os deficientes físicos quanto ao uso dos transportes públicos impõe limitações ao sistema de atendimento. Reservar somente um espaço no ônibus é insuficiente, pois atenta contra a lógica da eventualidade.

Assim, não é incomum presenciar o fato de vários deficientes estarem à parada de ônibus, mas que na realidade, não existe acomodação para todos, sendo destinado apenas um ou dois lugares para os mesmos. Considerando que um deficiente é uma pessoa com compromissos como qualquer outra, as demais que não puderam utilizar o ônibus ficaram prejudicadas no cumprimento de seus horários. É, portanto, absolutamente razoável que a legislação obrigasse as

empresas a disponibilizar um veículo exclusivo para deficientes físicos. (MAINARD, 2003).

Os professores da faculdade de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), consideram que as medidas tomadas para prestar melhor atendimento aos portadores de deficiência são insuficientes. Segundo eles, ainda existe um caminho muito longo "para que o aparelhamento urbano seja compatível com as necessidades dos que precisam".

Em relação às rampas de acesso, facilitadoras da vida dos cadeirantes e que ficam localizadas nas grandes cidades, estão presentes em todos os projetos arquitetônicos, por ser um fator democrático para todos, pois qualquer ser humano pode utilizá-la.

Na questão do transporte urbano, o baixo número de veículos não tem condições de suprir a população de deficientes, em especial os cadeirantes. No Rio de Janeiro, 47 ônibus é muito pouco, deixando claro que o grupo sofre uma enorme discriminação. É preciso que haja uma cobrança para que o processo evolua e o número de transportes suba.

Em Natal, tem-se conhecimento de sete empresas, com um total de 712 ônibus, e apenas 14 com elevadores. Nesse sentido, verifica-se que não existe muita diferença de discriminação quando esses números são comparados com os outros estados do Brasil, o que se verifica um descaso tanto das autoridades quanto dos empresários.

3 METODOLOGIA

3.1 TIPO DE PESQUISA

Esta é uma pesquisa descritiva, uma vez é usada para descrever fenômenos e eventos, identificar problemas, justificar condições, comparar e avaliar o que outros estão desenvolvendo em situações e problemas similares tais como: sexo, nível de escolaridade, estado de saúde física e mental de determinada população, visando traçar planos de ações para o futuro (MARTINS, 1992). Também terá um suporte bibliográfico baseado em fontes secundárias.

3.2 UNIVERSO E AMOSTRA

A amostra será composta de 20 deficientes cadeirantes, sendo 15 do SADEFRN e 5 da Escola de Natação Tutubarão.

A amostra é não-probabilística por acessibilidade, e que se caracteriza por sua tipicidade em relação à população estudada. Segundo Bisquerra (1989, p 87) "tal grupo é utilizado como 'barômetro' da população. Restringem-se as observações a ele e as conclusões obtidas são generalizadas para o total da população".

Para uma análise da situação atual, é apresentada uma relação do total das empresas de ônibus de Natal fornecida pelo STTU.

Empresa de ônibus	Total	Com elevador
Guanabara	215	4
Transflôr	52	2
Riograndense	37	2
Nossa Senhora da Conceição	98	1
Cidade das Dunas	45	1
Reunidas	108	2
Santa Maria	150	2
Total	705	14

QUADRO 01: empresas de ônibus equipadas para acessibilidade
Fonte : Secretária Municipal de transportes e trânsitos urbanos

3.3 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

Os dados foram coletados através de um questionário com perguntas fechadas e abertas os quais foram aplicados pelo pesquisador aos deficientes cadeirantes que se utilizam desses serviços.

3.4 TRATAMENTO PARA ANÁLISE DOS DADOS

Os questionários foram analisados de forma quantitativa e apresentados em forma de quadros e gráficos com frequências e percentuais, além de uma análise discursiva dos referidos resultados.

4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

De acordo com o gráfico 1, verifica-se que 60% dos respondentes disseram fazer uso do transporte coletivo, mesmo com variação de dias na semana, o que indica a necessidade desse meio de transporte por parte das pessoas com deficiência.

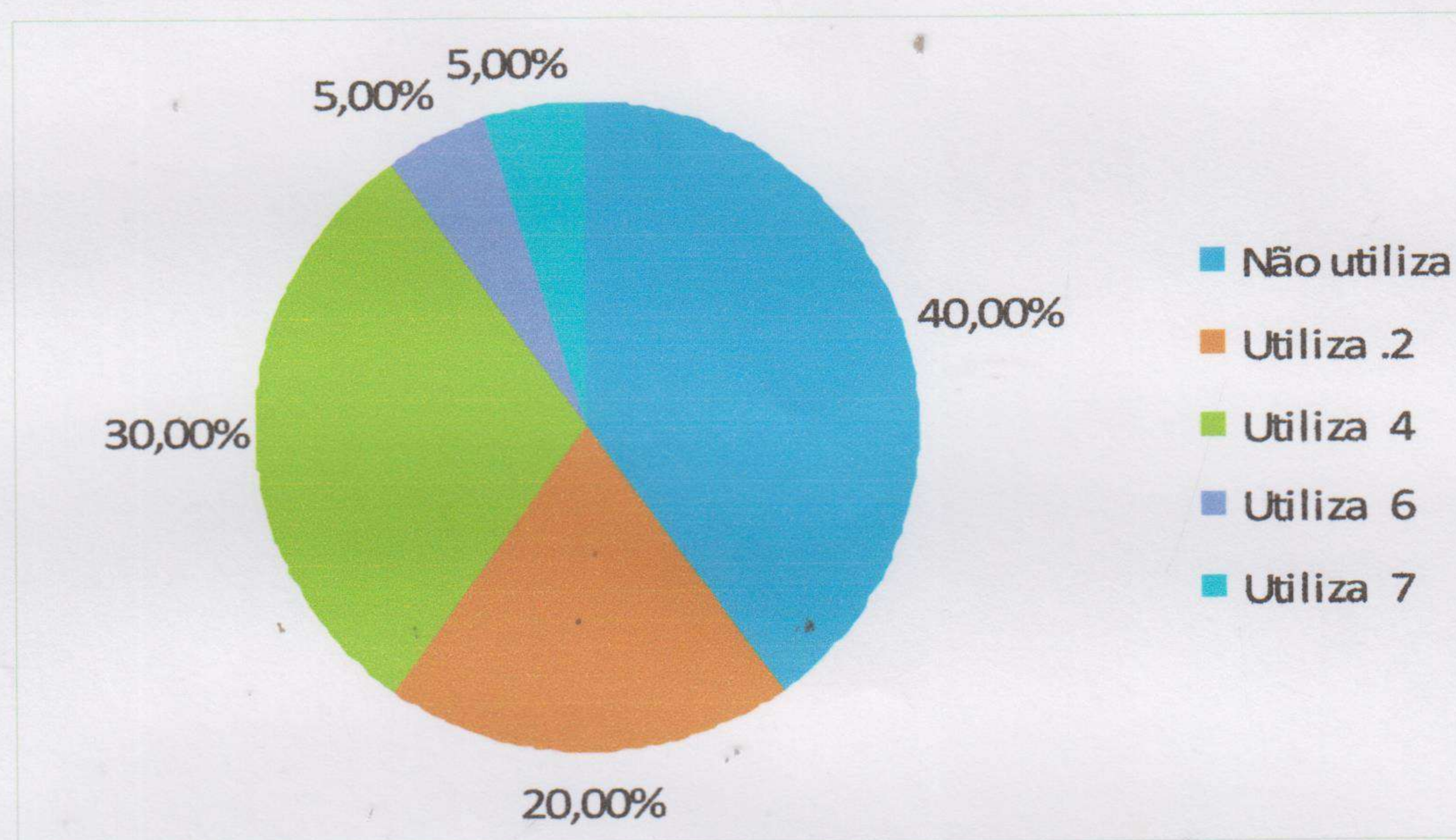


Gráfico 1 Quantas vezes por semana você utiliza transportes urbanos ?
Fonte : Dados da pesquisa (Dez/2008 – Fev/2009)

Conforme mostra o gráfico 2, com percentuais iguais (31,58%), os fatores de deslocamento são para o trabalho/educação/saúde e lazer/esporte, revelando que são motivos importantes para inclusão do deficiente

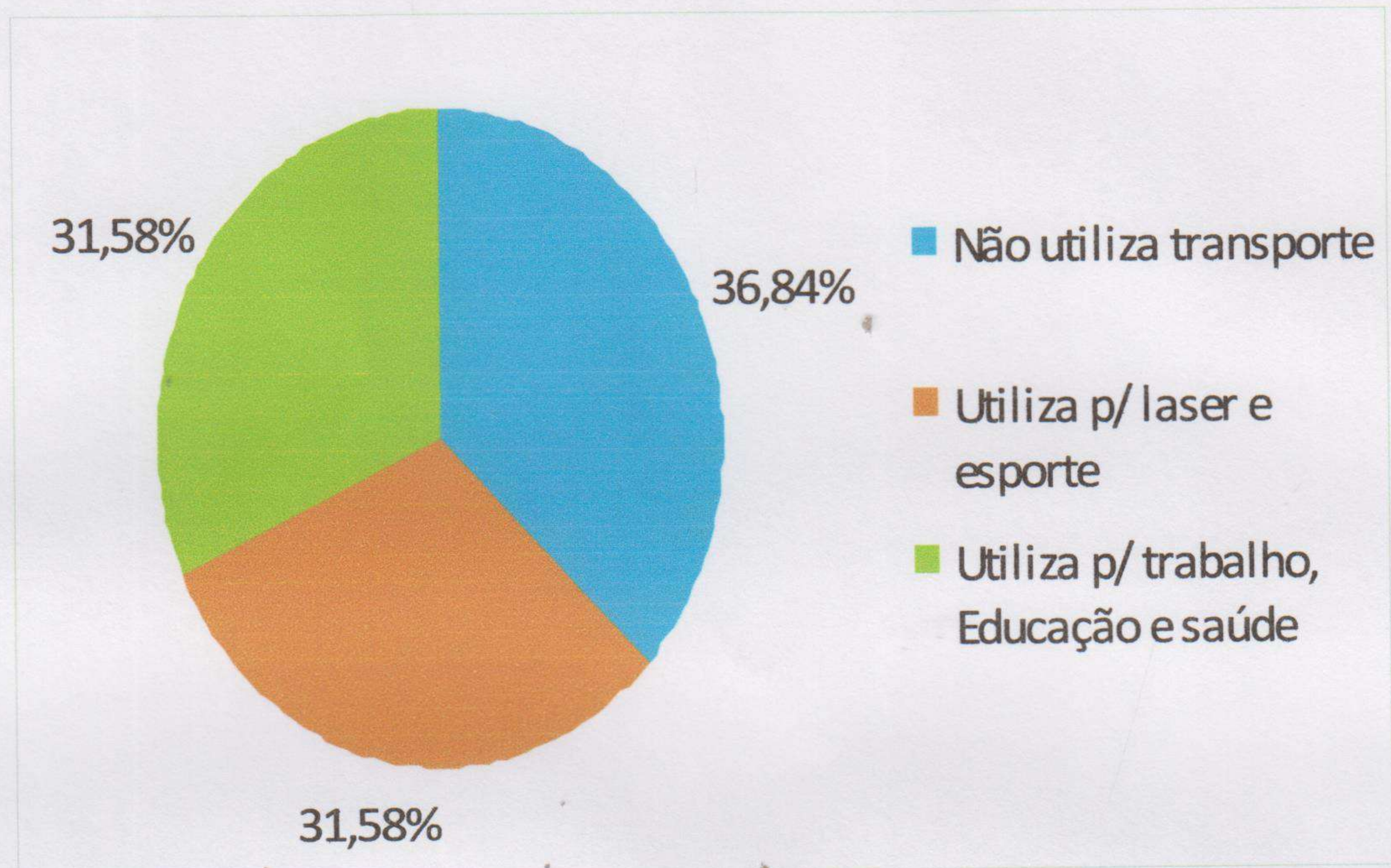


Gráfico 2 Para onde você mais se desloca de transportes urbanos?
Fonte : Dados da pesquisa (Dez/2008 – Fev/2009)

O gráfico 3, permite afirmar que, apesar de todas as situações adversas, a maioria dos cadeirantes (70%), não se sentem discriminados dentro dos transportes urbanos. Apenas 30% dizem ser discriminados apenas pelos usuários.

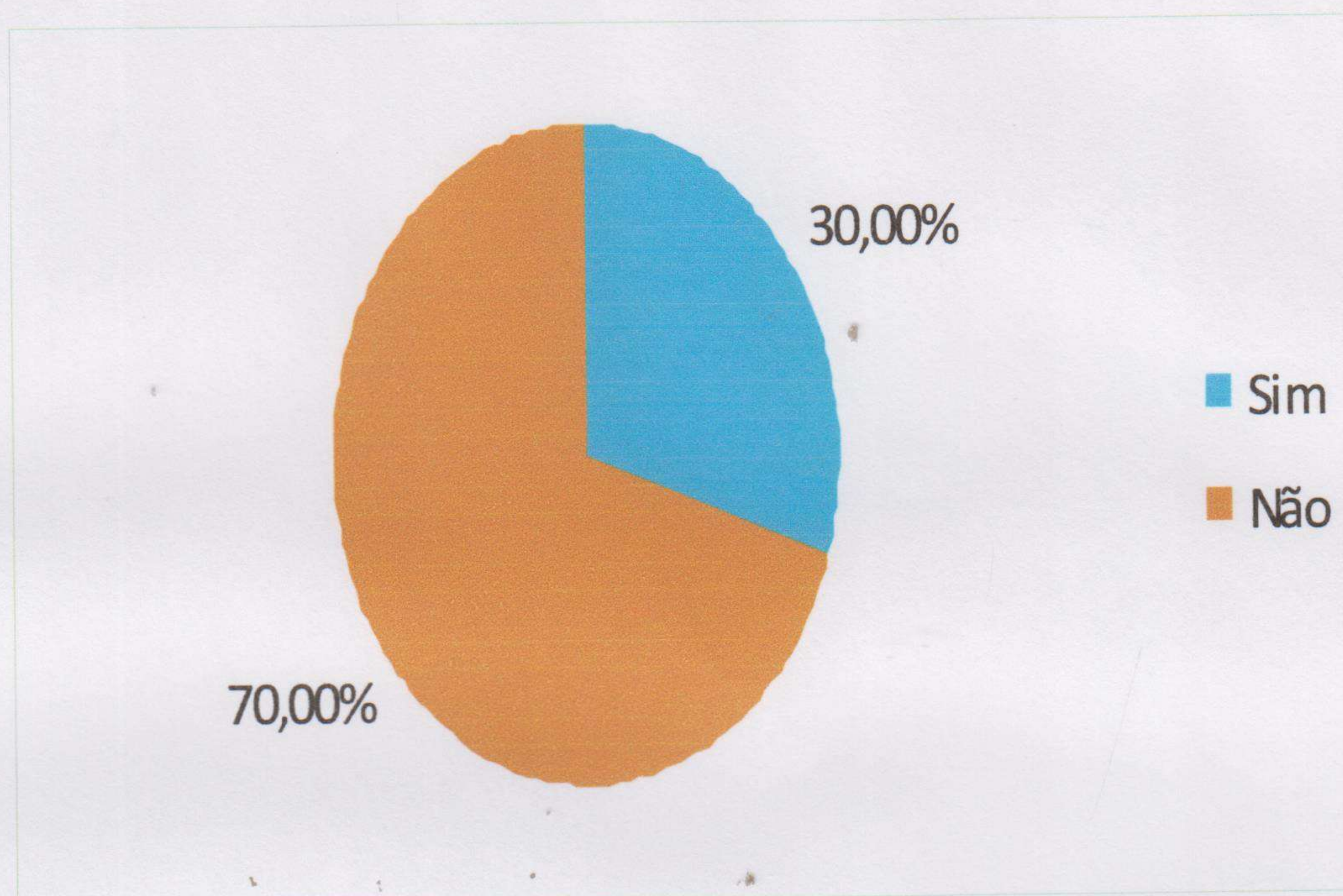


Gráfico 3 - Sentimento de discriminação.
Fonte : Dados da pesquisa (Dez/2008 – Fev/2009)

O gráfico 4, mostra abaixo que há uma divisão equitativa com relação a discriminação por parte dos motoristas, indicando que muito ainda precisa ser feito para sensibilizar essa categoria para adequada prestação de serviços.

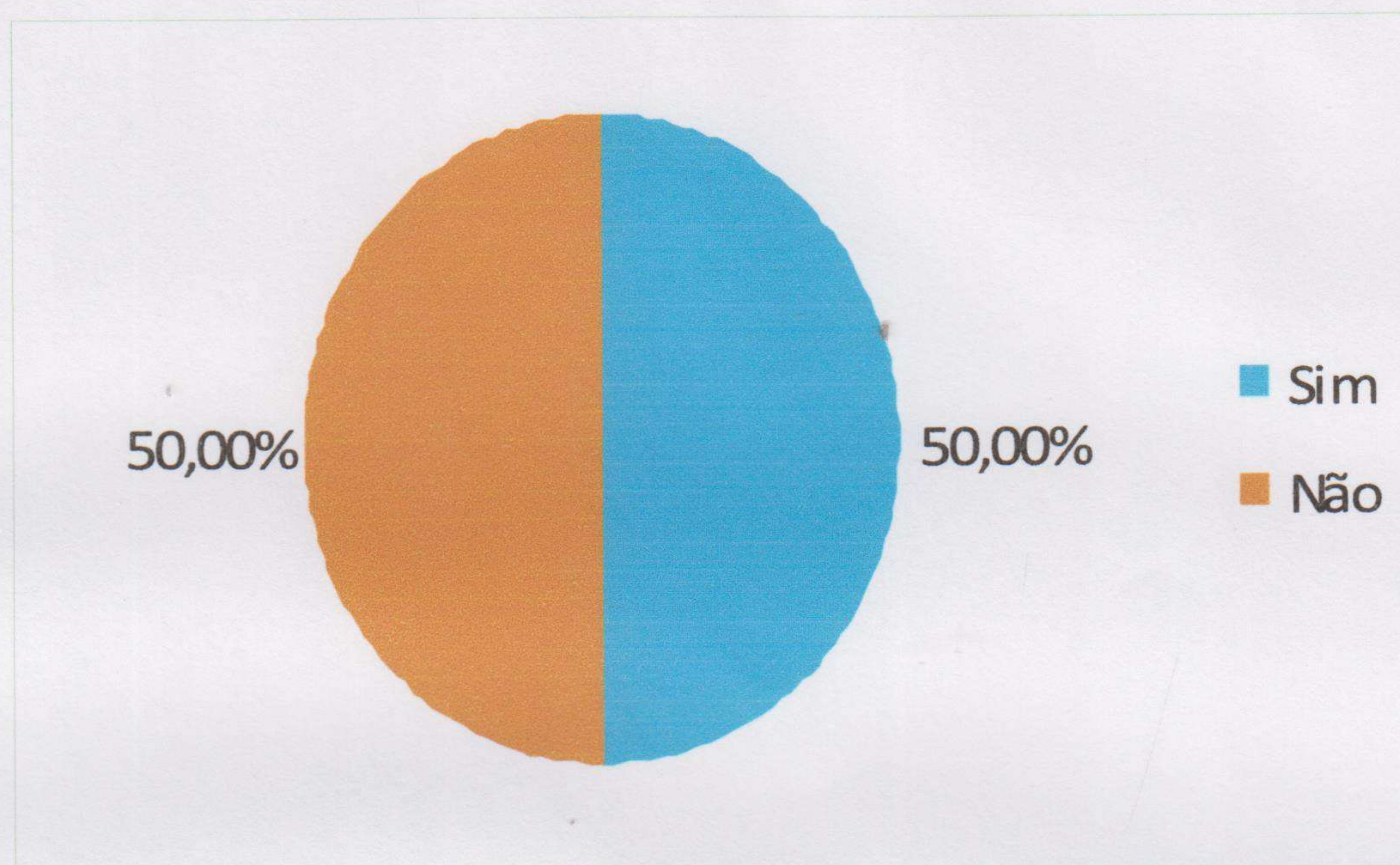


Gráfico 4 Existe receptividade por partes dos motoristas dos ônibus?
Fonte: Dados da pesquisa (Dez/2008 – Fev/2009)

De acordo com o gráfico 5. Fica demonstrado que 70 % dos cadeirantes estão sendo bem aceitos pela sociedade e apenas 30% não. O que confirma os dados do gráfico 3.

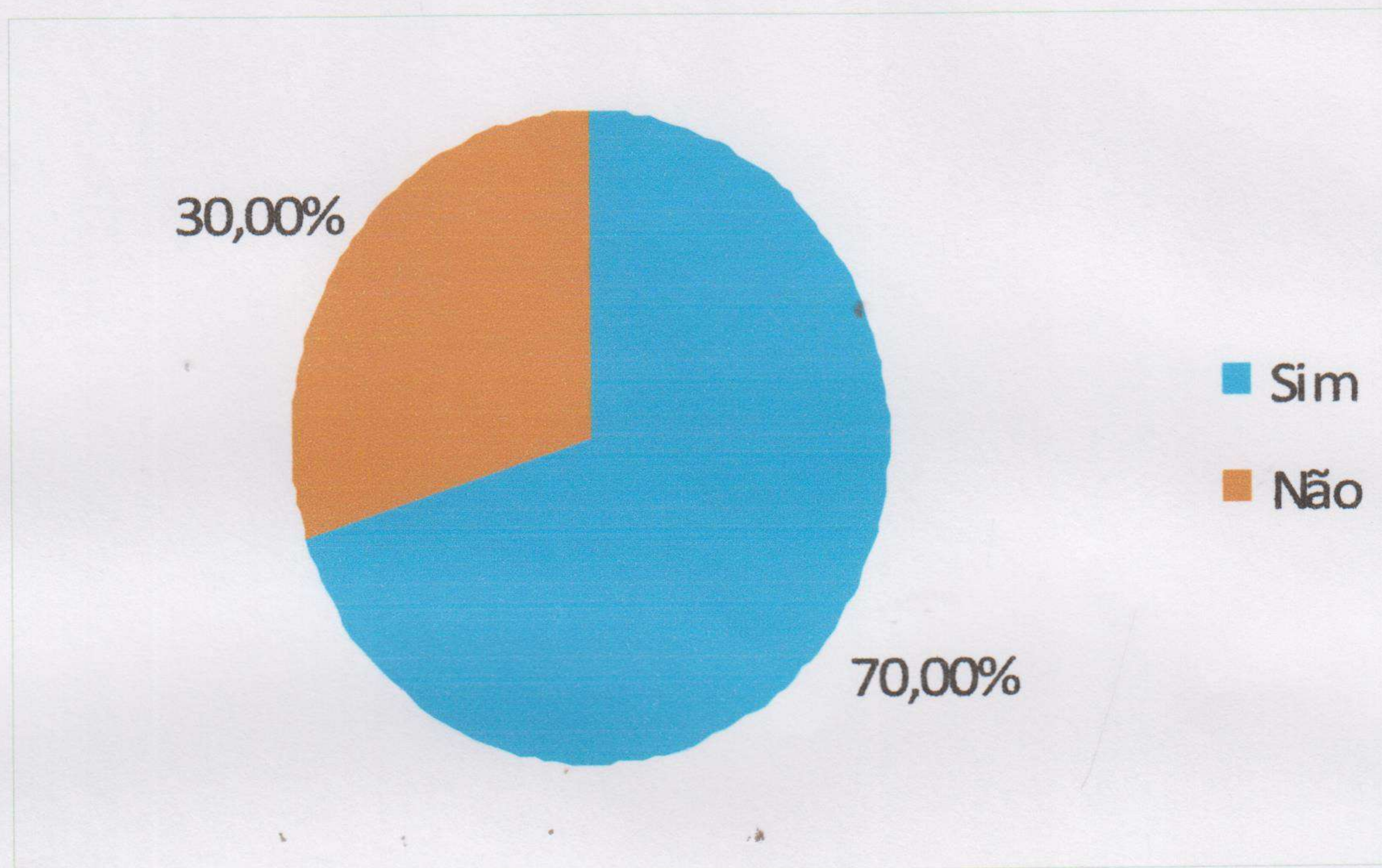


Gráfico 5 Existe receptividade por parte dos demais usuários dos ônibus?
Fonte : Dados da pesquisa (Dez/2008 – Fev/2009)

Como se pode ver de acordo com o gráfico 6, todos os cadeirantes acham incorreto ter apenas 2 espaços nos ônibus para deficientes cadeirantes, porque a demanda é grande, dependendo da linha a ser utilizada. Então é preciso rever a logística das linhas para tornar o serviço adequado.

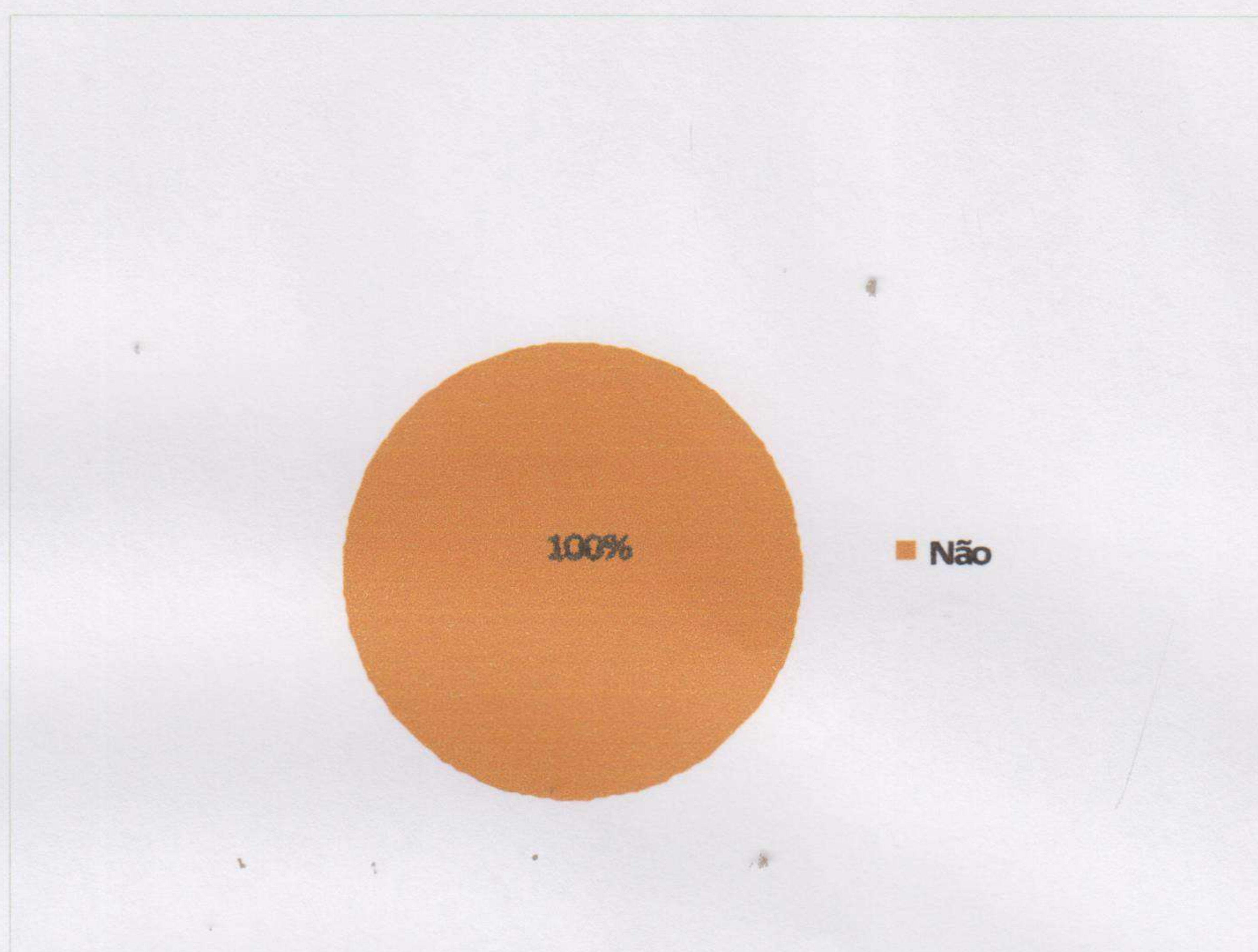


Gráfico 6 – Você acha correto nos ônibus terem apenas dois espaços para deficientes cadeirantes?

Fonte : Dados da pesquisa (Dez/2008 – Fev/2009)

5 CONCLUSÕES E RECOMENÇÕES

A partir dos dados utilizados e retomando os objetivos propostos nesse estudo, pode-se concluir que pelos menos uma vez na semana se faz necessário o uso do transporte coletivo por parte dos deficientes. Além do mais, quando se analisa os motivos pelos quais são necessários (trabalho/lazer/saúde/educação), os motivos dos deslocamentos ganham em importância, justificando qualquer tentativa de aumentar a oferta do serviço.

Em função da disparidade entre as necessidades dos cadeirantes e oferta do serviço ou seja, enquanto as necessidades são grandes a oferta é pequena, não teria como haver um nível de satisfação por parte dos cadeirantes com relação ao serviço oferecido. Assim, os cadeirantes entendem que a oferta deve ser maior, mas deve atender os princípios da legalidade.

Uma conclusão importante diante dos dados coletados e analisados, é o fato dos cadeirantes não se sentirem discriminados por parte dos usuários nem da população, mas apenas por parte dos motoristas, apesar de não ser em sua totalidade. Essa é uma informação importante a ser trabalhada nas empresas quando da realização dos treinamentos.

Desta forma, diante das conclusões aqui expostas, sugere-se ao poder público, as empresas de ônibus, aos órgãos representativos dos portadores de deficiência e, também da sociedade em geral, um olhar mais atento para as pessoas portadoras de deficiência, no sentido de fazer com que uma real inclusão ocorra.

REFERÊNCIAS

- A Bengala Legal – População com **Deficiência** : Censos no Brasil
01 Mar 2007 ... realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE),
Censo IBGE 2000 - População com Alguma Deficiência. ...
www.bengalalegal.com/censos.php acesso em 05 de jun 2008.
- BARBANTI, VJ. **Aptidão física**: um convite à saúde. São Paulo: Manole Dois, 1990.
146 p.
- BISQUERRA, R. **Métodos de Investigación**. Barcelona: CEAC, 1989.
- BRASIL. **Constituição: CONSTITUIÇÃO: REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**.
Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988, 292 p.
- BRASIL Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004, regulamenta as Leis nºs
10.048, e 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas
que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas
gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade.
www.planalto.gov.br/ccivil/_ato2004-2006/.../Decreto/D5296.htm. acesso em 04 de
mai de 2008
- BRASIL Lei nº 8.213 - de 24 de de julho de 1991. **Diário Oficial da União** de
14/08/1991
- BYLAARDT, Raimar van den. A necessidade de novos critérios de avaliação de
projetos financiados pelo poder público. Inova – **Gestão & Tecnologia**, São Paulo,
v n. 33, p. 1-2, jan./fev./mar. 2003.
- CHING, Hong Yuh. **Gestão baseada em custeio por atividades** . 2. ed. São Paulo:
Atlas, 1997.
- CHRISTOPHER, Martin. **O Marketing da Logística**: Otimizando processos para
aproximar fornecedores e clientes. São Paulo: Futura, 1999, 220p.
- COSTA, Alberto Martins da; BITTAR, Ari Fernando. Metodologia aplicada ao
deficiente físico. BRASIL. Ministério da Educação. **Caderno texto do curso de
capacitação de professores multiplicadores em educação física
adaptada/Secretaria de Educação Especial** – Brasília: MEC; SEESP, 2002.
- CONS. REG. DE MÉDICINA DO ESTADO DE S. PAULO (cremesp- www.cremesp-Disponivel um p.org.br/?siteAcao=Revista&id=41 - 40k. acesso em 29 set. 2008.
- DUPAS, G. **Economia Global e Exclusão Social** : Pobreza, Emprego, Estado e o
Futuro do Capitalismo. 3. ed., São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- KALUME, PA. **Deficientes**: ainda um desafio para o governo e para a sociedade.
São Paulo: LTr, 2006.

MAINARD, D. Deficientes discriminados. **São Paulo: Veja**, n. 1832, de 10 dez. 2003.
MARTINS, G. de A. Manual para elaboração de monografias. São Paulo: Atlas, 1992.

APÊNDICE

APÊNDICE A: QUESTIONÁRIO PARA CADEIRANTE

- 1) Quantas vezes por semana você utiliza transportes urbanos ?
- 2) Para onde você mais se desloca utilizando transportes urbanos ?
- 3) Como cadeirante, se sente discriminado dentro de transportes urbanos ?
Porque ?
☐ Sim ☐ Não
- 4) Existe receptividade por parte dos motoristas dos ônibus ?
☐ Sim ☐ Não
- 5) Existe receptividade por parte dos demais usuários dos ônibus ?
☐ Sim ☐ Não
- 6) Você acha correto nos ônibus terem apenas dois espaços para deficiente cadeirantes ?
☐ Sim ☐ Não
- 7) Na sua opinião, qual seria o número ideal? Porque ?
- 8) Qual sua opinião sobre o fato de uma cidade como Natal, com 7 empresas de ônibus e 714 coletivos, apenas 14 possuírem elevador para cadeirantes ?