



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS
COORDENAÇÃO DO CURSO DE ADMINISTRAÇÃO
Rua Cícero Eduardo S/N – Bairro Junco – 64.600-000 – Picos –PI.
Fone (89) 3422-1087 – Fax (89) 3422-1043



Acessibilidade: Um Olhar Sobre Sua Efetivação no Transporte Público em Picos-PI

Accessibility: A Look At Your Effective Public Transport In The Picos-PI

Cosmo Tailton de Sá
Graduando em Administração
cosmots@hotmail.com
UFPI

Guilherme Bismarck Policarpo de Sousa
Graduando em Administração
guibiposoadm@hotmail.com
UFPI

Welbert Feitosa Pinheiro
Mestre em Educação
welbertfp@hotmail.com
UFPI



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS
COORDENAÇÃO DO CURSO DE ADMINISTRAÇÃO
Rua Cícero Eduardo S/N – Bairro Junco – 64.600-000 – Picos – PI.
Fone (89) 3422-1087 – Fax (89) 3422-1043



PARECER DA COMISSÃO EXAMINADORA
DE DEFESA DE ARTIGO CIENTÍFICO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

**COSMO TAILTON DE SÁ e GUILHERME BISMARCK POLICARPO DE
SOUSA**

**ACESSIBILIDADE: UM OLHAR SOBRE SUA EFETIVAÇÃO NO
TRANSPORTE PÚBLICO EM PICOS**

A comissão examinadora, composta pelos professores abaixo, sob a presidência da primeira, considera a discente como:

Aprovado(a)

Aprovado(a) com restrições

Observações: a nota está condicionada a entrega do TCC final com todas as alterações sugerida pela banca nos prazos previamente estabelecidos.

Picos (PI), 06 de agosto de 2014.

Welbert Feitosa Pinheiro

Profª. Ms. Welbert Feitosa Pinheiro
Orientador

Cristiane Feitosa Pinheiro

Profª. Ms. Cristiane Feitosa Pinheiro
Examinador 1

Liliane Araújo Pinto

Profª. Ms. Liliane Araújo Pinto
Examinador 2

RESUMO

A presente pesquisa tendo como temática central a acessibilidade em Picos – PI, e tem como objetivo identificar como está incidindo a acessibilidade dos cadeirantes no transporte público coletivo da referida cidade; e especificamente objetiva avaliar como a empresa de ônibus trabalha a acessibilidade para pessoas cadeirantes; identificar o compromisso social da empresa para com essa clientela e compreender como o transporte coletivo pode ser um dos meios de integrar as pessoas com deficiência à sociedade. Como aporte teórico recorreu-se a teóricos que fomenta a discussão a cerca da temática tais como: Gugel (2007) que traz uma discussão sobre o aspecto histórico da inclusão da pessoa com deficiência e as nomenclaturas utilizadas para se referirem a esses sujeitos; Sarlet (2001) que trata da dignidade da pessoa humana; Barcellos e Campante (2012). Esta é uma pesquisa qualitativa que se debruçou sobre a realização de entrevistas com a gerente da empresa de transporte público coletivo do município de Picos-PI, um motorista, um cobrador e uma cadeirante usuária desse serviço. Com esta pesquisa foi possível compreender o processo de tentativa de inclusão da pessoa com deficiência em Picos, a partir da incorporação de transporte público coletivo acessível aos cadeirantes.

Palavras chave: Acessibilidade, Pessoa com Deficiência, Transporte Público.

ABSTRACT

This research has as its central theme the accessibility Picos - PI, and aims to identify as it is focusing on the wheelchair accessibility of public transportation of said city; specifically and objectively evaluate how the bus company for wheelchair accessibility working people; identify the social commitment of the company to the customer and understand how public transport can be a means of integrating people with disabilities into society. As the theoretical appealed to theorists that fosters discussion about the theme such as: Gugel (2007) which contains a discussion about the historical aspect of inclusion of people with disabilities and the terms used to refer to these subjects; Sarlet (2001) which deals with human dignity; Barcellos and Campante (2012). This is a qualitative study which focused on conducting interviews with company manager of public transportation in the city of Picos-PI, one driver, a conductor and a wheelchair user of this service. This research was possible to understand the process of trying to inclusion of people with disabilities in Picos, from incorporating public transportation accessible to wheelchair users.

Keywords: Accessibility, People with Disabilities, Public Transportation.

1 INTRODUÇÃO

A acessibilidade deve ser a tônica de qualquer Estado que preservem os direitos dos cidadãos. Isto é sinônimo de igualdade de todos. No Brasil, muito se ouve falar em acessibilidade. Mas, de fato, ainda há um hiato muito grande entre o texto legal e o que acontece no cotidiano das pequenas e grandes cidades.

O direito à acessibilidade é uma garantia estabelecida no ordenamento jurídico brasileiro. E, como tal, deve ser integralmente efetivado. É uma regra obrigatória para toda a sociedade. De fato, dar acessibilidade ao cidadão é romper com barreiras que interrompem a satisfação de uma vida mais digna.

Não é fácil para as pessoas com deficiência. Em muitos casos, as coisas residem no grau de cultura de cada povo. Para tanto, cabe a cada um a obrigação de olhar para a pessoa com deficiência pelo viés da dignidade humana. Somente por ele é que se alcançará uma sociedade mais justa e igualitária. Este, sim, um caminho que se deve seguir. Pois, isto é humano, simplesmente dá ao outro os direitos fundamentais necessários para viver em sociedade.

Pode-se afirmar que a acessibilidade constitui em incluir a pessoa com deficiência em atividades como o uso de produtos, serviços e informações. Alguns exemplos são os prédios com rampas de acesso para cadeirantes, banheiros adaptados, ônibus acessíveis dentre outros espaços. Tais condições devolvem a esses indivíduos o direito à mobilidade e independência e o gozo da liberdade de ir e vir.

Sendo assim, nos termos do art. 2º, inciso I, da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, encontra-se a seguinte definição para a acessibilidade, a saber: “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Assim, propôs-se aqui tratar especificamente do acesso ao transporte coletivo urbano de Picos/PI. Dessa forma, para melhor compreensão do tema, faz-se oportuna ressaltar que transporte público coletivo “é todo aquele meio de transporte que é proporcionado pelo poder público e que atende a todos os cidadãos, sem qualquer distinção de classe, gênero, cor, orientação sexual, procedência nacional ou outras formas de discriminação”. E, assim sendo, o Estado tem obrigação de prestar esse serviço com eficiência e se responsabilizar por qualquer dano causado por seus agentes. Mas, por outro lado, quando o Estado não executa

seus próprios serviços, delega a iniciativa privada, que também tem a obrigação de garantir a qualidade necessária dos serviços que ora executam.

Propõe-se nessa pesquisa uma discussão sobre a responsabilidade social das empresas de transporte público para com as pessoas cadeirantes dessa cidade e de como a acessibilidade vem acontecendo.

Para atingir tais objetivos: identificar como está incidindo a acessibilidade dos cadeirantes no transporte público coletivo da referida cidade; e especificamente objetiva avaliar como a empresa de ônibus trabalha a acessibilidade para pessoas cadeirantes; identificar o compromisso social da empresa para com essa clientela e compreender como o transporte coletivo pode ser um dos meios de integrar as pessoas com deficiência à sociedade. Assim essa pesquisa tem como problematização: Como a empresa de transporte coletivo urbano de Picos-PI está viabilizando o acesso de cadeirantes aos ônibus?

Assim, o artigo se apresenta em três partes, a saber: a primeira, embasada teoricamente nos aportes doutrinários de Gugel (2007). Constata-se uma discussão sobre o aspecto histórico da inclusão da pessoa com deficiência e as nomenclaturas utilizadas para se referirem as mesmas; a segunda, com os aportes teóricos de Sarlet (2001) e se sustenta no decreto n°. 186, de 2008, tratando-se da dignidade da pessoa humana; por fim, a terceira parte, em que foram realizadas entrevistas com a Gerente da Empresa de Transporte Coletivo, o motorista, o cobrador e uma cadeirante. Para tanto, utilizou-se nesta parte, o axioma de Barcellos e Campante (2012), bem como a Lei 10.098/2000.

2.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DA INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA: DA NOMENCLATURA À INCLUSÃO DE FATO.

Desde o início da história da humanidade a pessoa com deficiência foi excluída e discriminada socialmente. Tidas como fardo para a sociedade por serem consideradas inúteis ou incapazes de sobreviverem sozinhas, muitas crianças eram abandonadas por suas famílias, devido serem consideradas “maus espíritos”, frutos do pecado e motivo de vergonha.

Segundo Gugel (2007), na Antiguidade, a pessoa com limitações funcionais e necessidades diferenciadas era abandonada ao relento, vivia à margem da sociedade até a morte ou simplesmente exterminada.

Com a contemporaneidade, a sociedade foi se tornando mais “tolerante”, deixando de eliminar essas pessoas e passando a encará-las apenas como um castigo para as famílias onde as mesmas nasciam. No entanto, eram consideradas como bruxas ou feiticeiros e serviam de chacota para a população.

A realidade é que a Idade Média se caracterizou, nessa perspectiva, como a fase em que a exclusão era explicitamente aceita. Esses indivíduos eram isolados do convívio social, sendo enclausurados em asilos e conventos que não dispunham de nenhuma preparação ou cuidado especializado no trato da pessoa como deficiência. Porém, algumas mudanças e iniciativas também começaram a surgir nesse período. Segundo Freitas (1997, p. 41).

Após a fase de exclusão, o tratamento das pessoas com deficiência no começo do século XVIII foi influenciado pela transição das formas de pensar. Inicia-se então, um período voltado às práticas assistencialistas, ou seja, de compaixão e pena. De fato, há um interesse de educar e reabilitar esses indivíduos, surgindo então às primeiras instituições como: hospitais, escolas para cegos e surdos. Nesse período, iniciam-se alguns estudos sobre deficiência mental.

O que se percebe na literatura referente a esta temática é que as primeiras iniciativas de inclusão de deficientes referem-se aos surdos-mudo com a fundação do primeiro instituto especializado para este fim, em Paris, no ano de 1770, onde Charles M. L'Epée inventou o método dos sinais, e anos depois, especificamente em 1829, Louis Braille criou código braile para cegos. Tal código foi fruto da adaptação do código militar de escrita noturna, criado pelo oficial Charles Barbier.

Aos poucos a realidade dos deficientes começa a se destacar nas lutas por direitos e inclusão social. Acredita-se que, mundialmente, a grande responsável pela busca da inclusão e criação de políticas públicas para esses indivíduos se deve ao grande número de vítimas mutiladas na Segunda Guerra Mundial, onde muitos soldados foram mutilados e necessitavam de assistência médica, social e psicológica. Fato esse que marca o século XX como o período das reformas sociais para a pessoa com deficiência.

No que se refere ao Brasil, esse tratou do processo de inclusão de forma lenta e ainda hoje rasteja na tentativa de sua efetivação. As primeiras iniciativas ocorridas aqui partiram da necessidade de preparar as crianças para o mundo do trabalho e tal prerrogativa

desde a ascensão capitalista e aperfeiçoamento das formas de produção de bens e serviços só seria possível através da educação. Fato que levou a se pensar numa forma de incluir os deficientes nesse processo, através de educação especializada. Para Cunha (1989), a Educação Especial, no Brasil, iniciou-se no final do século XIX, como postulações teóricas e divulgação de sua necessidade. Naquela época, a sociedade estava em meio a forte influência do Liberalismo, corrente filosófica que foi a mola propulsora de várias reformas educacionais, bem como da implantação da Educação Especial, no país.

Assim, longo caminho foi percorrido, muitas reformas, lutas e conquistas foram alcançadas. Contudo, verificou-se que somente instruir e preparar para o trabalho não era suficiente para inclusão, era preciso tornar acessível a essas pessoas o direito e autonomia de ir e vir, de acesso à cultura, lazer e ambientes de socialização frequentados por todos. E, foi nesse contexto, que surgiram instituições especializadas na área de inclusão da pessoa com deficiência. Como exemplo pode-se citar a Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE'S), criada na década de 50.

Ainda nesse mesmo período, a nomenclatura para referir-se a essas pessoas foi sofrendo alterações e até os dias atuais existe certo cuidado para referir-se aos deficientes, na tentativa de evitar que sofram discriminação e preconceito. Observem no quadro abaixo as terminologias utilizadas com o passar dos anos.

ANO	TERMINOLOGIA	OBSERVAÇÕES
1916	Surdo-mudo	O emprego de palavra como surdo-mudo, expressão adotada desde o Código Civil de 1916, totalmente inadequada, pois são raríssimas as pessoas que, além de surdas, não têm capacidade para emitir os sons da fala.
1954	Excepcionais	Ela começou a ser empregada nos anos cinquenta, de modo eufemístico, para se referir àquelas crianças cujo desenvolvimento se desviava do padrão tido normal para o seu grupo, mas ainda hoje está em uso. Sustentando essa persistência estão, principalmente, as Associações de Pais e Amigos de Excepcionais (APAEs). A primeira APAE foi fundada no Rio de Janeiro em 11 de novembro de 1954, sendo que, em 1962, era criada a Federação Nacional das APAEs. Atualmente, as APAEs estão presentes em quase 2.000 municípios.
1959	Mongol, mongolóide	As palavras mongol e mongolóide refletem o preconceito racial da comunidade científica do século 19. Em 1959, os franceses descobriram que a síndrome de Down era um acidente genético. O termo Down vem de John Langdon Down, nome do médico inglês que identificou a síndrome em 1866.

1965	Pessoa portadora de defeitos físicos	Exemplifica-se: na Lei nº 4.613/65, emprega-se a expressão pessoa portadora de defeitos físicos para delimitar as pessoas beneficiárias da isenção de impostos de importação de veículos especiais.
1973	Incapaz, pródigo	Na Lei nº 5.869/73, art. 151, III, que institui o Código de Processo Civil, emprega-se o termo incapaz para se referir, entre outros, aos “... surdos-mudos, que não puderem transmitir a sua vontade por escrito”; ou seja, um termo inadequado a retratar, inadequadamente, referência bíblica da conhecida parábola pertença ao senso comum.
Década De 1980	Aleijado; defeituoso; incapacitado; inválido.	Estes termos eram utilizados com frequência desde a antiguidade até a década de 80.
1981	Pessoa deficiente	A partir de 1981, por influência do Ano Internacional das Pessoas Deficientes, começa-se a escrever e falar pela primeira vez a expressão pessoa deficiente.
1984	Deficientes físicos e mentais	Na lei nº 7.210/84, que institui a Lei de Execução Penal, encontra-se as expressões deficientes físicos (art. 32, § 3º) e mental (art. 117, III).
1985	Pessoa portadora de deficiência	A expressão pessoa portadora de deficiência começou a ser usada na legislação a partir de 1985, com a Lei nº 7.405/85, que tornou obrigatória a colocação do Símbolo Internacional de Acesso. A Lei 7.853/89 inaugura de fato a tutela jurisdicional de interesse coletivo ou difuso desse importantíssimo segmento da sociedade, adota a expressão pessoa portadora de deficiência e disciplina a atuação do Ministério Público.
1988	Pessoa portadora de deficiência	Na Constituição Federal, assim como na legislação infraconstitucional mais recente, emprega-se a expressão pessoa portadora de deficiência.
1993	Pessoa com deficiência	Com o Decreto nº 914/93, art. 3º, surge, na legislação, o primeiro conceito, apesar de genérico, de pessoa com deficiência: Considera-se pessoa portadora de deficiência aquela que apresenta, em caráter permanente, perdas ou anormalidades de sua estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, que gerem incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano.
2004	Deficiência Intelectual	A partir da Declaração de Montreal sobre Deficiência Intelectual, aprovada em 6/10/04 pela Organização Mundial de Saúde (OMS, 2004), em conjunto com a Organização Pan-Americana da Saúde (Opas), o termo “deficiência mental” passou a ser “deficiência intelectual”. Antes, em 1992, a Associação Americana de Deficiência Mental adotou uma nova conceituação da deficiência intelectual (até então denominada “deficiência mental”), considerando-a não mais como um traço absoluto da pessoa que a tem e sim como um

		atributo que interage com o seu meio ambiente físico e humano, o qual deve adaptar-se às necessidades especiais dessa pessoa, provendo-lhe o apoio intermitente, limitado, extensivo ou permanente de que ela necessita para funcionar em 10 áreas de habilidades adaptativas: comunicação, autocuidado, habilidades sociais, vida familiar, uso comunitário, autonomia, saúde e segurança, funcionalidade acadêmica, lazer e trabalho.
2009	Pessoas com deficiência	Com o advento da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, juntamente com seu Protocolo Facultativo, por intermédio da promulgação do Decreto Legislativo nº 186, de 09 de julho de 2008, aprovada com equivalência formal a uma emenda constitucional uma vez tendo seguido, tanto na Câmara dos Deputados quanto no Senado Federal, o quorum qualificado determinado e na forma definida pelo § 3º, do art. 5º, da Constituição Federal, o mais novo parâmetro valorativo do ordenamento jurídico brasileiro é a positivação da expressão traduzida para o português como pessoa com deficiência.

Fonte: LEONART, 2007; SASSAKI, 2002.

Observa-se que a Lei trata da nomenclatura como forma de respeito aos deficientes. Além disso, vale observar ainda conforme o breve histórico e cronologia apresentados nesse esboço que em cada época a própria nomenclatura evidencia o grau de respeito ou de exclusão dos deficientes.

Contudo, é importante salientar que as transformações não ocorreram somente nas terminologias utilizadas, mas referem-se a tantos outros aspectos como políticas públicas de inclusão, acessibilidade e direitos fundamentados em Leis específicas, a dignidade da pessoa humana, dentre outros. Tais aspectos serão discutidos em tópicos específicos abordados a seguir.

2.1.1 Pessoa com deficiência e acessibilidade: uma leitura sob o prisma constitucional da dignidade da pessoa humana.

Falar sobre a dignidade da pessoa humana é ponderar sobre a evolução do homem em seu âmbito social, a partir do momento em que o homem se organiza em sociedade e passa

a exercer sua cidadania. É, de fato, notável que não poderá ser compreendido como um objeto qualquer no meio em que vive.

Segundo a lição do jurista gaúcho Ingo Sarlet (2001, p. 411), que conceituou a dignidade como:

a qualidade intrínseca e distintiva de cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa corresponsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.

Vê-se que o conceito de dignidade está em um plano interpretativo aberto e permite, assim, um diálogo mais abrangente. Ou seja, todo o ordenamento jurídico deve ser interpretado com as lentes da dignidade da pessoa humana. É de observância obrigatória. A violação a este princípio constitucional coloca em estado de insegurança a ordem jurídica brasileira.

A Constituição Brasileira de 1988, no título I, dos princípios fundamentais, assim discorre no seu art. 1º,

A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

[...]

III – **a dignidade da pessoa humana** (grifo nosso)

[...]

Eleito à condição de princípio-mãe, princípio orientador de todo o arcabouço jurídico. É, nas precisas lições de Nunes (2002, p. 50/51), “um verdadeiro supraprincípio constitucional que ilumina todos os demais princípios e normas constitucionais e infraconstitucionais”. Dessa forma questiona-se: Qual a relação da dignidade da pessoa humana com o tema dessa pesquisa, a acessibilidade e inclusão social da pessoa como deficiência?

Falar de dignidade humana é dialogar com a subjetividade de cada um. E, sendo assim, qualquer barreira que impeça o livre acesso de pessoas com deficiência na sociedade tem-se a violação da dignidade humana, pois a dignidade é um atributo intrínseco do ser humano.

Para Rosenvald (2005, p.17) “é no respeito irrestrito ao ser humano que triunfa a dignidade”. Assim, respeitar o humano é necessário para que haja a preservação da sua dignidade. Logo, o livre acesso da pessoa com deficiência, em todos os campos do social, é algo que deve ser levado em conta. É, de fato, o rompimento de barreiras discriminatórias.

Suprimir direitos de pessoas com deficiência é algo extremamente grave, pois, caso isto aconteça, há de se voltar o olhar para o princípio constitucional da dignidade humana. E, sendo assim, o Estado Brasileiro não estaria cumprindo o seu papel de garantidor das inúmeras obrigações para com o seu cidadão. E, como tal, merece ser repensado, merece ser alinhado aos países em que é dada a devida acessibilidade. Ora, violar direitos fundamentais é inconcebível na contemporaneidade, haja vista que onde está o humano, está o direito a sua devida proteção. Vive-se o auge dos direitos do homem, isto ninguém pode esquecer.

Assim, de acordo com o art. 3º, do Decreto Legislativo nº 186, de 2008, que aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência:

a) O respeito pela dignidade inerente, a autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e a independência das pessoas; b) A não-discriminação; c) A plena e efetiva participação e inclusão na sociedade; d) O respeito pela diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade; e) A igualdade de oportunidades; f) A acessibilidade; g) A igualdade entre o homem e a mulher; h) O respeito pelo desenvolvimento das capacidades das crianças com deficiência e pelo direito das crianças com deficiência de preservar sua identidade.

Vê-se, no entanto, que o direito à acessibilidade e inclusão social estão diretamente ligados ao princípio da dignidade humana, o que se evidencia como a garantia da qualidade de vida a todos os indivíduos na sociedade, independente de sua etnia, condição social, gênero, limitações, etc.

O que se almeja com essa discussão é tratar da acessibilidade de pessoas com limitações físicas no transporte público coletivo da cidade de Picos-PI, partindo do pressuposto que é direito desses sujeitos à dignidade, o respeito, a participação e inclusão na sociedade. Tal enfoque será abordado no tópico seguinte onde se faz uma reflexão acerca da temática tendo como base a acessibilidade no transporte público coletivo da cidade supracitada.

O art. 2º, inciso I, da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, refere-se à acessibilidade como sendo, a:

possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Vê-se, assim, que o termo acessibilidade é amplo e aberto. A acessibilidade é um direito e, como tal, deve ser efetivado para todos os que se encontram em situações de comprometimento das condições humanas. Assim, nada pode violar o direito subjetivo de quem quer que seja. Nem o poder público e nem a iniciativa privada.

2.1.2 A Função social da empresa contemporânea

Toda empresa no mundo contemporâneo tem sua função social, para Carvalho (2012), esta expressão é utilizada na análise institucional do direito para designar a finalidade legal de uma instituição jurídica, no qual, se verifica a relevância de para a sua existência. O adjetivo *social*; diz respeito ao público/coletivo. Isto é reverência às manifestações decorrentes das relações humanas.

No texto Constitucional (art. 170 CF/88), diz que ao cumprir sua função social a empresa não estará renunciando à sua finalidade lucrativa. Assim uma nova ordem jurídica, aplicada pela Constituição de 1988, impõe ao intérprete revisitar a visão clássica do Direito. Assim, a percepção atual abrange o efeito multiplicador do bem-estar social, de construção de uma sociedade mais justa e solidária, plenamente de acordo com o seu potencial competitivo.

Assim o que se deve enfatizar é que o princípio da função social de propriedade atribui ao proprietário ou a quem detém o poder de comando, na empresa o dever exercê-lo em seu benefício e de outros. Como aponta Grau (2006), *função social da propriedade* atua como fonte de imposição de comportamentos positivos – prestação de serviços.

No entanto pode se compreender que a função social da propriedade privada de acordo com o art.170, III, da CF/88 entende-se que é uma limitação do exercício do direito de

propriedade ao proprietário, este pode até gozar e dispor do bem, mas o exercício do poder está limitado ao cumprimento das demandas de acordo com as exigências sociais.

2 METODOLOGIA

Esta é uma pesquisa qualitativa que se debruçou sobre a realização de entrevistas com a gerente da empresa de transporte público coletivo da cidade de Picos-PI, um motorista, um cobrador e uma cadeirante usuária desse serviço.

O termo pesquisa qualitativa tem sido utilizado para designar vários métodos de investigação. Conforme Moreira (1990, p. 52-54),

[...]. Alguns dos métodos denominados qualitativos pela literatura em metodologia de pesquisa são: as entrevistas em profundidade, os grupos de foco, a técnica Dephy, a etnografia, groundedtheory, análise de discurso, história oral, foto etnográfica, entre outros. [...] As abordagens qualitativas são especialmente úteis para determinar as razões ou os porquês. Assim tal delineamento é recomendado quando se deseja reconhecer os fatores que afetam o comportamento humano, tais como: atitudes, crenças, sensações, imagens e motivos.

Segundo o supracitado autor as pesquisas qualitativas não estão preocupadas com as amostras, mas com o grupo de indivíduos específicos. Buscando entender com exatidão e profundidade o que há de único nessas unidades e quais as características que podem ser generalizadas a situações semelhantes.

A coleta de dados foi realizada em meados dos meses de maio/junho 2014. A empresa pesquisada não ofereceu resistência, mas impôs algumas condições antes de conceder as entrevistas, a saber: ver o roteiro de entrevista um dia antes de conceder as informações e a mesma escolher quais os funcionários que participariam das entrevistas.

Já a cadeirante se mostrou desde o início bem disposta a conceder todas as informações. Diante disto, tomou-se o cuidado de preservar a identidade dos entrevistados a quem nos referimos usando o termo cadeirante, motorista, cobrador e gerente, no corpo do artigo.

Com isso, julgou-se viável para a realização das entrevistas a abordagem de alguns questionamentos, dentre eles: Como a empresa de transporte coletivo urbano de Picos está viabilizando o acesso de cadeirantes aos ônibus? O transporte coletivo da cidade atende às necessidades de pessoas cadeirantes com eficiência? De que maneira a empresa trabalha a acessibilidade no transporte coletivo urbano de Picos-Pi?

As respostas de cada pergunta foram quantitativamente organizadas e em seguida, analisadas com base no referencial teórico pertinente ao tema da pesquisa: acessibilidade no transporte público coletivo de Picos-PI.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Situada no centro-sul do Piauí, Picos é um importante centro comercial. Esta cidade recebe todos os dias grande número de pessoas que vem de cidades vizinhas à procura tanto de serviços médicos, devido o grande número de clínicas particulares e hospitais públicos, quanto pela variedade do setor logístico e comercial. Além disso, a cidade acolhe ainda muitos jovens e adolescentes que vêm com o objetivo de estudarem nas universidades públicas e privada aqui existentes.

Dessa forma, o fluxo de veículos e pessoas circulando nas ruas é significativo. Pode-se ainda acrescentar que a cidade não dispõe de infraestrutura física, fiscalização e nem saneamento básico favorável à tamanha movimentação. Diante disso, é importante investigar como se efetiva a acessibilidade no município.

Observando o centro da cidade, percebe-se a ausência de medidas de acessibilidade e que a situação é precária referente à efetivação de programas/projetos de investimentos para facilitar a locomoção das pessoas com deficiência (PCD). Primeiramente, observa-se que são quase inexistentes as rampas de acessibilidade ou quando existem são humanamente inutilizáveis, seja por serem mal projetadas ou por estarem bloqueadas por veículos. Além desses, outros fatores podem ser listados como barreiras para quem tem limitações físicas: calçadas em desníveis, guias sem rebaixamento, semáforos com curto espaço de tempo e, muitas vezes, falta de educação dos condutores de veículos.

A questão da acessibilidade em Picos-PI deve ser encarada como problema político. Faltam investimentos em políticas públicas para com a pessoa com deficiência há um descaso das autoridades competentes com relação à promoção do bem estar dessas pessoas.

Desta forma, cada tema explorado na entrevista se transforma em uma categoria de análise empírica: à acessibilidade no transporte público coletivo da cidade de Picos-PI; A forma como a empresa trabalha a acessibilidade no transporte coletivo urbano da cidade; a função social da empresa sobre essa clientela; acesso ao transporte coletivo urbano aos cadeirantes, a responsabilidade social e a importância da empresa ter ônibus acessíveis a pessoas com deficiência.

Em Picos-PI, a população dispõe somente de uma empresa de transporte coletivo que contabiliza uma frota de 16 ônibus, no qual apenas 9 são adaptados, tendo 16 motoristas, 16 cobradores, 2 fiscais de linha, 1 auxiliar de serviço administrativo, 2 auxiliares de serviços gerais e 2 mecânicos.

É relevante salientar que a empresa em questão monopoliza o serviço de transporte público da cidade. Por ordem dos fatos aqui investigados, questionou-se no primeiro momento a gestora, em seguida o motorista e o cobrador e, por fim, a cadeirante.

Nos relatos feitos pela gerente da empresa de ônibus coletivo da cidade de Picos, a mesma se posicionou da seguinte forma sobre a **acessibilidade**, a saber: “Da parte da empresa a gente está atualizando constatemente a frota, por exemplo, a gente já tem 70% da nossa frota já com acessibilidade”. Vê-se, no entanto, que ainda é um percentual que não atende a toda a demanda da cidade de Picos-PI.

De fato, é de se esperar que ao receber uma concessão do município a empresa tem a obrigação de colocar todos os ônibus acessíveis as pessoas com deficiência. Esta, sim, é uma realidade que deve existir. Outra coisa, a partir do momento em que a empresa não cumpre o adequado atendimento para com pessoas que se encontram em um plano de vulnerabilidade, esta empresa não está cumprindo a sua função social.

A vulnerabilidade das pessoas com deficiência requer um cuidado maior por parte não só do Estado, mas também, da iniciativa privada. Há de lembrar que onde está a sociedade está o direito. Em qualquer situação em que ocorra o desamparo as pessoas, que de alguma forma, tenham algum déficit das condições humana, há de se ter toda uma teia protetiva por parte do Estado Brasileiro.

A acessibilidade é um direito fundamental. É um direito subjetivo e, como tal, deve ser efetivado pelo estado de direito brasileiro. De fato, negar a acessibilidade ao cidadão é violar a dignidade humana. E, se isto acontece, tanto o Estado quanto a iniciativa privada estão violando direitos do homem, direitos historicamente construídos ao longo da trajetória humana.

Sob as lentes do novo constitucionalismo brasileiro, a dignidade humana é um comando de “dever ser”. Ou seja, é um mandamento que deve ser obedecido e cumprido na sua inteireza. A dignidade humana é um fundamento constitucional. E, sendo assim, não se pode renunciar, não se pode alienar. Deve, sim, ser respeitada, culturalmente construída e protegida de toda e qualquer violação.

Ao falar sobre o atendimento às pessoas com deficiências nos ônibus coletivos urbanos de Picos/PI, a gerente assim se posicionou “inicialmente nós fizemos divulgação nas rádios, sites da cidade, até mesmos dentro dos ônibus, sobre a forma de transporte e após isso a gente orientou a equipe, para como atender a esse público”. Nota-se, no entanto, que o discurso da empresa está literalmente correto. Mas, o que se percebeu foi algo que destoa um pouco do que foi dito pela gerente. Pois, a frota de ônibus coletivo urbano de Picos ainda não atingiu o percentual de 100% totalmente adaptados para lidar com as pessoas com deficiências. Isto é um fato, isto é algo que deve ser levado em conta.

Há um público que utiliza destes ônibus e que necessita tê-los dentro dos padrões da mais pura qualidade. A partir do prisma do princípio da dignidade da pessoa humana, se os ônibus coletivos não estão atendendo de forma eficaz a estas pessoas com grau de vulnerabilidade maior, a empresa de ônibus não está cumprindo a sua função social. Daí, há de ser repensado pelo poder público a concessão dada ao particular, pois isto é algo que viola direito fundamental. E, se viola direito fundamental, algo está fora dos padrões normais, algo está destoando do ideal de Estado Democrático e de Direitos.

Questionada sobre a maneira como a empresa de transporte urbano coletivo de Picos está exercendo a sua função social com as pessoas portadoras de deficiência, assim declarou a gerente,

A orientação da empresa é para atender a esse público da melhor forma possível, inclusive todos os nossos clientes e com estes, maior atenção e paciência, pois, entendemos que ao poder se locomover com mais facilidade eles estão sendo inclusos na sociedade.

Vê-se, assim, que a orientação da empresa é abrangente. No entanto, há um trato um pouco diferenciado para com as pessoas com deficiência. E, também, uma preocupação da empresa com a inclusão dos vulneráveis na sociedade. Aliás, a empresa deve, sim, ter este raciocínio, buscando sempre formas de incluir as pessoas com deficiência nos transportes urbanos coletivos da cidade. Assim a empresa estará cumprindo a sua função social. Mas, de fato, é um discurso que merece ser lido com bastante atenção. Pois observou-se que além de todos os ônibus não estarem totalmente adaptados para a acessibilidade, muitos deles circulam com uma lotação que dificultam a própria entrada de pessoas com deficiência. Todavia, a empresa de ônibus coletivos de Picos já sinaliza com algo satisfatório a partir do momento em que declara “atenção e paciência” com as pessoas com deficiência.

Assim, proporcionar qualidade e segurança é uma regra para os ônibus coletivos urbanos que circulam na cidade. A palavra é eficiência, é uma figura jurídica utilizada não só para os entes da federação, mas, também, para a iniciativa privada. E, a acessibilidade aos ônibus coletivos de Picos passa pelo crivo da eficiência, que está insculpida como princípio constitucional brasileiro, estabelecido no art. 37, da nossa constituição.

Como aponta Carvalho (2012), o dever social de uma empresa se traduz na obrigação de colocar, em equilíbrio, os interesses econômicos da mesma com os interesses de diversos públicos, contribuindo assim para o desenvolvimento contínuo das pessoas, das comunidades e de suas relações recíprocas.

Dessa forma, acredita-se que deve partir da própria empresa a busca por melhorias na qualidade dos serviços ofertados facilitando, assim, o acesso da pessoa com deficiência incluindo-os socialmente. Para tanto, questiona-se de que forma a empresa vem facilitando o acesso ao transporte coletivo urbano aos cadeirantes a mesma expõe que é:

Adquirindo equipamentos, orientando a equipe, mas, porém a gente tem algumas dificuldades como nas marcações das paradas de ônibus, a falta de pavimentação em alguns locais, não tem acesso à [...] falta de alguns ajustes, nas ruas não dar acesso a esse público, as calçadas não tem rampa e isso dificulta o trabalho da gente e até mesmo a falta de paciência dos outros usuários, porque requer um tempo maior e uma dedicação maior da equipe para poder atender eles, essa é a dificuldade.

Pelo que se percebe, a empresa de ônibus coletivos urbanos de Picos se encontra dentro dos padrões exigidos para lidar com pessoas com deficiência, segundo informou a gerente. Para tanto, é preciso ter um olhar crítico sobre tudo isto. De fato, o discurso acima direciona para algo que não faz parte da empresa. É que está em um plano cultural, em um plano também do ente público municipal.

Faz-se necessário tornar os espaços urbanos da cidade acessível a todos é, de fato, uma obrigação do município. Construir paradas de ônibus dentro dos parâmetros da contemporaneidade é, também, algo incontestável. É algo para o cidadão onde quer que se encontre. Mas, a empresa jamais pode deixar de atender adequadamente pessoas que se encontram em situações de vulnerabilidades, ao receber uma concessão do município. Alegando, assim, situação de infraestrutura municipal.

Quando indagada sobre o treinamento dado aos empregados pela empresa de transporte coletivo urbano de Picos, assim se posicionou a gerente, a saber:

Sim, há um treinamento. Mas sempre há necessidade de uma reciclagem, porque como esses serviços ainda não é tão utilizado, são poucas as pessoas que utilizam, então pode ser que passe [...] o pessoal mesmo por não usar todo dia eles podem esquecer aí temos que estar sempre reciclando e capacitando esse pessoal. Essa reciclagem destes acontece a cada três meses.

Nessa fala da gerente, percebe-se que a procura pelo serviço de acessibilidade no transporte público de Picos-PI é ainda insignificante, fato que pressupõe outras indagações: faltam cadeirantes ou falta qualidade, insuficiência no serviço ofertado e, por isso, a procura é pequena?

Em conversa com o motorista sobre os treinamentos que recebem no tocante ao tratamento com os cadeirantes, o mesmo respondeu laconicamente, a saber: “sim, recebemos!”. Já o cobrador assim se posicionou,

Sim, durante o processo de admissão recebemos um treinamento de uma semana, mas sempre precisamos ficar se requalificando, pois, o uso ainda é muito pouco e às vezes esquecemos mais procuramos nos qualificar.

Novamente se confirma nas falas do motorista e cobrador a irrelevante procura pelo serviço de acessibilidade no transporte coletivo, mas é evidente a preocupação dos mesmos de estarem preparados para atenderem as pessoas com mobilidade reduzida.

Dentro das indagações, há algo que deve ser colocado em evidência. Há poucos cadeirantes em Picos que utilizam os ônibus coletivos urbanos ou os mesmos ficam na invisibilidade, devido ao fato de terem medo de não serem acolhidos adequadamente dentro destes ônibus que circulam diariamente nas ruas da cidade.

Questionados sobre as dificuldades enfrentadas em colocarem os cadeirantes nos ônibus coletivos, assim se manifestou o motoristas da empresa, a saber: “É, são varias as dificuldades, calçadas irregulares, meio fio com obstáculos, ruas sem acesso, às vezes tem que desembarcar até no meio da rua.”. Nota-se que é um discurso muito parecido com o da gerente da empresa, no tocante aos aspectos urbanos da cidade de Picos - PI.

Para o cobrador do ônibus coletivo, segue o mesmo raciocínio estabelecido acima, a saber:

Para nós cobradores é a falta de compreensão dos passageiros, porque, na maioria das vezes eles não têm a paciência de esperar o motorista colocar o cadeirante dentro ônibus, sempre querem entrar na frente sem ter paciência. Daí dificulta muito [...] E também para o motorista, as calçadas são irregulares, meio fio, ruas estreitas, a falta de estrutura, que aqui em Picos-PI é muito grande.

Constata-se nesse dialogo que é necessário para efetivação da acessibilidade um trabalho conjunto não só da empresa de ônibus que oferta o serviço, mas das próprias autoridades governamentais para a melhoria das vias públicas como também da reeducação da sociedade. Percebe-se também que o problema ou dificuldade apontado pelos entrevistados não se deve somente a intolerância dos usuários, mas está relacionada também a necessidade de outros empregados para oferecer maior eficácia na prestação do serviço.

Depois da entrevista realizada com o motorista, o cobrador e a gerente da empresa fez-se necessário averiguar se tais informações e ações por eles concedidas estão sendo efetivadas na prática. Para tanto, foi realizado uma entrevista com uma cadeirante, que todos os dias da semana utilizam os serviços do transporte público da cidade de Picos-PI. Indagada se a empresa atende às necessidades de pessoas cadeirantes com eficiência, assim se posicionou:

Nem sempre, muitas vezes, os ônibus estão quebrados por falta de manutenção, tem que estar esperando o próximo. Então, algumas vezes, os profissionais ainda não são totalmente treinados para lidar com essa demanda, então existe esse problema.

Nesse relato da cadeirante é possível perceber a contradição nas falas dos outros entrevistados, a gerente da empresa, motorista e cobrador. Percebe-se, assim, que as coisas não estão muito bem e, conseqüentemente, a acessibilidade não anda nada dentro da normalidade. Isto está violando a dignidade destas pessoas que necessitam de um tratamento mais digno, mais eficaz. De fato, só quem tem os seus direitos violados é que consegue verbalizar com mais clareza a coisa.

Nos fragmentos acima, nota-se uma súplica por melhores condições de acessibilidade. Esta, sim, é uma realidade, de muitas cidades do Brasil. Uma das leituras feitas desta citação da cadeirante é que falta preparo, por parte daqueles que trabalham dentro dos ônibus coletivos urbanos de Picos, para lidarem com pessoas com mobilidade reduzida.

Questionada sobre o tempo que leva para colocarem a sua cadeira de rodas dentro do ônibus, assim posicionou a cadeirante, a saber:

[...] eu não acho que demora. É, em média, uns quatro a cinco minutos. [...] se estiver o motorista e o cobrador, e só o motorista manuseando demora um pouco porque o motorista e o cobrador tem que parar, no caso se for o cobrador vai demorar um pouco porque ele tem que parar de cobrar as passagens para poder manusear o elevador, aí acaba demorando por isso.

Todo tempo deve ser dado para a acessibilidade. Esta é a palavra de ordem em um Estado Democrático e de Direitos. É um cidadão que precisa de ter os seus direitos efetivados. Nem a iniciativa privada e nem os entes da federação devem negar este direito. Nas precisas lições de Bobbio (2004, p.78), “o Estado de direito é o Estado dos cidadãos”. Daí, onde quer que se encontre esta cadeirante, a mesma terá o seu direito à acessibilidade. Cabe, pois, à empresa encontrar meios para viabilizar o acesso aos ônibus urbanos coletivos da cidade de Picos-PI.

Ao ser indagada de quantas vezes utiliza os serviços dos ônibus coletivos e se os mesmos são adaptados, assim se posicionou:

Varia muito da minha rotina, duas vezes na semana eu vou à Fisioterapia, aí acaba sendo quatro vezes por dia, o restante da semana só é duas vezes, a ida e a volta da faculdade, não todas as vezes, porque no domingo eu quero fazer uma visita para o meu pai e o transporte neste dia é lento, muitas vezes não tem o ônibus adaptado disponível na linha.

Como se percebe a cadeirante recorre ao serviço de transporte coletivo da cidade todos os dias e é notável o descaso da empresa no tocante a acessibilidade.

Como pode uma empresa pregar que tem acessibilidade e não ofertá-la em tempo integral, não disponibilizá-la nos feriados e domingos?. É lamentável. É, de fato, algo muito preocupante. As declarações da cadeirante não pode ficar no vazio, não pode por que está violando direito fundamental, direito a ir e vir, direito ao uma vida digna.

Perguntado se os seus direitos em relação a acessibilidade ao Transporte Público de Picos-PI estão sendo garantidos, assim se posicionou, a saber: “Não, estão a caminho, tentando progredir a cada dia que passa, mas, ainda não está 100% , ainda precisa melhorar muito”.

De acordo com a fala da cadeirante, torna-se evidente que a cidade de Picos-PI assim como outras cidades do país a acessibilidade ainda está acontecendo aos poucos e passa longe de ser uma cidade acessível a pessoas com deficiência, por razões de infraestrutura da cidade e falta de políticas públicas direcionadas a essas pessoas.

Indagada sobre o que seria necessário para melhorar a prestação de serviço de acessibilidade, a cadeirante assim relatou:

A melhoria para mim seria treinamentos dos funcionários e a manutenção do transporte, pois, quebra com muita frequência. Precisava ter mais acessibilidade, mais respeito da população, aonde tiver rampas não colocar os transportes, assim, mais investimentos do município nesse aspecto para facilitar a vida dos cadeirantes, que aqui em Picos PI é muito difícil esse trajeto do centro, é tudo difícil, o trânsito complicado; as calçadas, tem muitas calçadas, o nivelamento não é correto, é difícil o trajeto.

É notório, conforme explicita a cadeirante, o despreparo dos funcionários, a falta de manutenção nos ônibus para tornar essa pouca acessibilidade existente no transporte de Picos-PI em algo eficiente para melhor atender a esse público, além disso, falta o respeito da própria sociedade picoinense para inclusão das pessoas com deficiência. Deveria existir uma maior fiscalização nas ruas, no trânsito e até mesmo no transporte coletivo para que essas pessoas não se sintam discriminadas ou excluídas socialmente. Acessibilidade não quer dizer apenas construir rampas ou tornar um transporte acessível, vai muito além dessa prerrogativa, e, como cita Barcelos e Campante (2012, p. 177):

Acessibilidade abrangerá não apenas as estruturas físicas, mas também todas as demais esferas da interação social. Em sua acepção moderna, portanto, a acessibilidade pode ser descrita como a adoção de um conjunto de medidas capazes de eliminar todas as barreiras sociais- não apenas físicas, mas também de informação, serviços, transporte, entre outras- de modo a assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas de tais direitos, impedindo-as de participar plena e independentemente do convívio social.

É possível relacionar o pensamento dos autores supracitados com o que acontece na prática vivenciada pelos deficientes, a partir da fala da cadeirante quando a indagamos acerca dos maiores desafios enfrentados por ela ao usar o ônibus aqui em Picos-PI.

A falta de acessibilidade da cidade em geral, a falta de rampas, as ruas emburcadas, também, a falta de respeito da população, que onde tem rampas eles acabam estacionando, moto, carro. Ai me pergunto: as paradas de ônibus são acessíveis? Não, fica até difícil de estacionar os ônibus porque não tem o nivelamento, aí fica difícil a entrada do cadeirante dentro do ônibus.

Tornar os ambientes acessíveis às pessoas com deficiência é demonstrar respeito, é fazer com que se sintam integrantes de um meio social em que não há restrições ou discriminação contribuindo até para a autoestima dos mesmos para que não sofram nenhum constrangimento, pois a cadeirante entrevistada relata que:

Já aconteceram vários casos onde me senti constrangida; um deles que já aconteceu mais de uma vez é: eu estar em determinada parada e esperando um ônibus para chegar a determinado lugar e ficar 20 a 30 minutos de espera e quando chegar não ser o adaptado, outro caso, foi uma vez que eu estava em determinado lugar o motorista não conseguiu manusear o elevador e eu tive que ficar esperando o próximo. E tive que esperar 1 hora isso é muito constrangedor porque muitas vezes a pessoa está precisando chegar em casa, não está se sentindo bem, tem que ficar a essa espera.

Essa situação descrita pela cadeirante reflete a deficiência na falta de infraestrutura da cidade em termos da acessibilidade e ressalta ainda quantas barreiras ainda temos que superar para garantirmos a inclusão da pessoa com deficiência de forma integral.

Na fala da cadeira vê-se que a mesma passa por constrangimentos quase que rotineiramente, pela falta de ônibus adaptados, pelo tempo de espera, a falta de preparo dos cobradores ou motoristas para manusear o elevador, tudo isso fere a dignidade da pessoa com deficiência, sancionando a estas o direito de ir e vir como é assegurado na constituição federal.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o objetivo avaliar como a empresa de ônibus trabalha acessibilidade, Identificar o compromisso social da empresa, buscou-se para tanto, informações junto à empresa que recebeu a concessão para execução dos serviços para prestá-los à sociedade

picoense. Averiguou-se ainda como a empresa de ônibus está facilitando a acessibilidade para pessoas cadeirantes. E, além disso, pôde-se identificar o compromisso social da empresa sobre essa clientela.

Com esta pesquisa foi possível compreender o processo de tentativa de inclusão da pessoa com deficiência em Picos, a partir, da incorporação de transporte público coletivo acessível aos cadeirantes.

Desse modo, após a realização das entrevistas e análises das informações coletadas, constatou-se que há um hiato entre o discurso da empresa de transporte coletivo urbano de Picos e a sua prática para se alcançar a eficiência na acessibilidade. De fato, a frota de ônibus que atende a população da cidade de Picos é bastante precária, ou seja, não dispõe de um número significativo de veículos circulando diariamente, não tem uma quantidade significativa da frota adaptados para os cadeirantes, enfim, percorrem a cidade com uma lotação além do limite das cadeiras. Em vista disso, torna-se quase impossível o cadeirante ter acesso de qualidade a estes ônibus coletivos.

Percebe-se, ainda, o descaso da Prefeitura Municipal de Picos em transformar a cidade em um espaço acessível, em um espaço em que todos possam ter os mesmos direitos. A cidade de Picos precisa de uma nova escrita urbana. De fato, uma escrita em que se possa viabilizar o acesso das pessoas com deficiência. E isso não é difícil para o ente político. Vive-se uma nova etapa da caminhada humana e, para tanto, o cidadão é o centro do ordenamento jurídico brasileiro e, como tal, deve ter todo o amparo protetivo.

Tornar a cidade acessível deve ser uma das metas prioritárias de um gestor da coisa pública, que tem o compromisso com a dignidade humana. Percebe-se que poucos cadeirantes tem acesso aos espaços da cidade. Ora, onde estão os demais cadeirantes? Tudo indica que estão reclusos dentro de uma casa. E são muitos. Eles precisam de uma nova escrita urbana capaz de tirá-los do anonimato, tirá-los da invisibilidade para tanto, necessitam de espaços sociais que possam dar uma vida mais digna.

Assim, podemos afirmar que há uma grande deficiência com relação à acessibilidade e inclusão da PCD – Pessoas com Deficiência na sociedade picoense, em todas as dimensões e que esta deve ser uma luta coletiva da comunidade, uma luta junto aos poderes constituídos, já que é um direito de todos a ter uma vida com mais dignidade, liberdade de ir e vir, participação social e contribuição na busca de uma sociedade mais justa e igualitária.

6 REFERÊNCIAS

ACEVEDO, Claudia. NOHARA, Juliana. **Monografia no Curso de Administração**. 3ª Ed. São Paulo Ed. Atlas, 2010.

BARCELLOS, Ana Paula de; CAMPANTE, Renata Ramos. **A Acessibilidade como Instrumento de Promoção de Direitos Fundamentais**. São Paulo: Saraiva, 2012.

CARVALHO, Maria de Lurdes. **A empresa Contemporânea Sua Função Social em Face das Pessoas com Deficiência**. Belo Horizonte: Del Rei, 2012.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

CIDADE, R. E. A.; FREITAS, P. S. **Noções sobre educação física e esporte para pessoas portadoras de deficiência**: Uma abordagem para professores de 1º e 2º graus. Uberlândia: Gráfica Breda, 1997.

CUNHA, B. B. B. **Classes de Educação Especial: para deficientes mentais?** 1989. 367p. Dissertação de Mestrado. Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

FERRAZ, Carolina Valença [et al]. **Manual dos Direitos da Pessoa com Deficiência**. São Paulo: Saraiva, 2012.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na constituição de 1988**. 11.ed. São Paulo: Malheiro, 2006.

GUGEL, Maria Aparecida. **Pessoas com Deficiência e o Direito ao Trabalho**. A pessoa com deficiência e sua relação com a história humanidade. Florianópolis: Obra Jurídica 2007.

MOREIRA, M. A. **Pesquisa em ensino: aspectos metodológicos e referenciais teóricos a luz do vê epistemológico de Gowin**. São Paulo: EPU, 1990.

ROSENVALD, Nelson. **Dignidade Humana e boa-fé no código civil**. São Paulo: Saraiva, 2005.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**. 2.ed.rev. Atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001.

APÊNDICE I

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM CADEIRANTE

Esta é uma pesquisa de TCC realizada por alunos do curso de administração, que busca analisar acessibilidade dos ônibus aqui em Picos.

CADEIRANTE

- O transporte público de Picos atende as necessidades das pessoas cadeirantes com eficiências?
- Os profissionais são treinados para atender vocês? Demora muito tempo para colocar a cadeira dentro do ônibus? Em média quantos minutos?
- Sempre que vocês precisam tem ônibus disponível e adaptado?
- Você acha que seus direitos com relação ao transporte público de Picos estão sendo garantidos?
- Quais desafios enfrentados por vocês cadeirantes ao pegar ônibus aqui em Picos?
- As paradas de ônibus são acessíveis?
- A empresa de ônibus transmite confiança e segurança quanto à prestação de serviço?

APÊNDICE II

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM GERENTE

Esta é uma pesquisa de TCC realizada por alunos do curso de administração, que busca analisar acessibilidade dos ônibus aqui em Picos.

GERENTE

- Como está acontecendo à acessibilidade no transporte público coletivo da cidade de Picos-PI?
- Como a empresa trabalha à acessibilidade no transporte coletivo urbano de Picos-PI?
- Como a empresa está exercendo o compromisso social sobre essa clientela?
- Como a empresa está facilitando o acesso ao transporte coletivo urbano aos cadeirantes?
- Qual a importância para empresa ter ônibus acessíveis a pessoas com deficiência?
- A empresa treinou seus funcionários para atender a essas necessidades?
- Como vocês orientam seus funcionários para lidar com os clientes com deficiência?

APÊNDICE III

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Esta é uma pesquisa de TCC realizada por alunos do curso de administração, que busca analisar acessibilidade dos ônibus aqui em Picos.

MOTORISTA

- Vocês receberam algum treinamento para atender a cadeirantes?
- Quais as dificuldades enfrentadas por vocês cobradores e motoristas para colocarem um cadeirante no ônibus?
- Esse serviço é solicitado a você muitas vezes no dia?
- Como a empresa orienta vocês para lidar com esse público?

APÊNDICE IV

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM COBRADOR

Esta é uma pesquisa de TCC realizada por alunos do curso de administração, que busca analisar acessibilidade dos ônibus aqui em Picos.

COBRADOR

- Vocês receberam algum treinamento para atender a cadeirantes?
- Quais as dificuldades enfrentadas por vocês cobradores e motoristas para colocarem um cadeirante no ônibus?
- Esse serviço é solicitado a você muitas vezes no dia?
- Como a empresa orienta vocês para lidar com esse público?



**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DIGITAL NA
BIBLIOTECA “JOSÉ ALBANO DE MACEDO”**

Identificação do Tipo de Documento

- Tese
 Dissertação
 Monografia
 Artigo

Eu, **Cosmo Taiton de Sá e Guilherme Bismarck Policarpo de Sousa**, autorizo com base na Lei Federal nº 9.610 de 19 de Fevereiro de 1998 e na Lei nº 10.973 de 02 de dezembro de 2004, a biblioteca da Universidade Federal do Piauí a divulgar, gratuitamente, sem ressarcimento de direitos autorais, o texto integral da publicação **Acessibilidade: Um Olhar Sobre Sua Efetivação no Transporte Público em Picos-PI** de minha autoria, em formato PDF, para fins de leitura e/ou impressão, pela internet a título de divulgação da produção científica gerada pela Universidade.

Picos-PI 14 de Agosto de 20 14

Cosmo Taiton de Sá
Assinatura

Guilherme Bismarck Policarpo de Sousa
Assinatura