



O DESENHO UNIVERSAL E ACESSIBILIDADE: QUE EQUIPAMENTOS SÃO ESSES NO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DA AMAZÔNIA PARAENSE?

Ronielson Santos das Mercês¹
Priscila Negrão Perdigão²
Anderson Madson Oliveira Maia³

Eixo: Acessibilidade e Educação Especial
Comunicação Oral

RESUMO

A Amazônia paraense está localizada na Região Norte do Brasil, composta por 07 estados - Pará, Amazonas, Amapá, Roraima, Acre, Tocantins e Rondônia-, com uma população estimada pelo censo de 2010, em 16.095.18 de habitantes. Porém, pouco se conhecem acerca da realidade social, econômica, política e cultural do povo amazônida. Dessa forma, este estudo busca tecer alguns aspectos dessas comunidades rurais ribeirinhas que se encontram isoladas do ponto de vista acadêmico e geográfico. A sustentação teórica se embasa em Brasil (2015); Szymanski (2004); Teixeira (2005); Lei Municipal 8.068/2001 e Mazzotta (2006). A pesquisa é do tipo qualitativa. A pesquisa de campo foi realizada no Trapiche de Icoaraci, no dia 20 de março de 2016 (Domingo) com a perspectiva da entrevista semiestruturada. A coleta de dados foi nos barcos, canoas, lanchas e rabetas que se encontravam ancoradas no Trapiche de Icoaraci. Participaram da pesquisa 07 sujeitos, com idades entre 18 e 50 anos, do sexo masculino e feminino, diferentes níveis de escolaridade, e pessoas com deficiência e sem deficiência para que pudessemos ter dados significativos do contexto pesquisado. Consideramos a relevância científico social desse estudo sobre o desenho universal nas ilhas ribeirinhas da Região Metropolitana de Belém, tendo um olhar significativo acerca da promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência e a integração social desses sujeitos na sociedade paraense. É necessária uma reformulação nos planos municipais que asseguram o direito das pessoas com deficiência, pois o descaso, a precarização e a falta do desenho universal no sistema de transporte hidroviário de Belém do Pará são questões sociais que deve ser discutida pelo poder público e pela comunidade acadêmica.

¹Graduando em Pedagogia da Universidade do Estado do Pará (UEPA). Pesquisador do Núcleo de Educação Popular Paulo Freire (NEP/UEPA). Integrante do Grupo de trabalho em Sexualidade e Educação Freireana (GETEFS/NEP). E-mail: ronicfi2012@gmail.com

²Graduada em Pedagogia. Professora Especialista em Educação Especial com ênfase em Educação Inclusiva. Pós-Graduada em Neuropsicopedagogia da Faculdade Brasil Integrada. Professora de Educação Inclusiva na Rede Privada de Ensino de Belém do Pará. E-mail: prtiperdigao@hotmail.com

³ Mestrando no Programa de Pós- Graduação da Universidade do Estado do Pará. Docente da Universidade do Estado do Pará. Diretor do Centro de Ciências Sociais e Educação. Integrante do Grupo de Pesquisa Educação, Juventude e Sociabilidade. E-mail: anderson.madson@gmail.com



Palavras – chave: Pessoas com deficiência. Desenho Universal. Amazônia Paraense.

INTRODUÇÃO

A Amazônia paraense está localizada na Região Norte do Brasil, composta por 07 estados - Pará, Amazonas, Amapá, Roraima, Acre, Tocantins e Rondônia-, com uma população estimada pelo censo de 2010, em 16.095.18 de habitantes. Porém, pouco se conhecem acerca da realidade social, econômica, política e cultural do povo amazônida ribeirinho. Dessa forma, este estudo busca tecer alguns aspectos dessas comunidades rurais ribeirinhas que se encontram isoladas do ponto de vista acadêmico e geográfico.

Os rios da Amazônia são grandes vias de acesso, que servem para exportação de açaí; exportação de camarão; transporte de pessoas, acesso à saúde, à educação, e entre outros serviços essenciais. Os meios de transportes dessas populações são pequenas rabetas, canoas, lanchas ou barcos⁴ que atendem às necessidades de ir e vir dessas pessoas nas comunidades fluviais.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no censo de 2010, residem nessas comunidades ribeirinhas, aproximadamente, uma população em torno de 11.924 mil pessoas, dentre elas, 5 % são pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.

Diante desse cenário das pessoas com deficiência que moram nas ilhas ribeirinhas, trazemos um aspecto fundamental para a mobilidade desses sujeitos o Desenho universal: Surgiu na década de 60, com o arquiteto Ronald Mace, nos Estados Unidos, visando uma proposta arquitetônica que eliminasse as barreiras sociais e arquitetônicas impostas pelo padrão social.

No Brasil, essa proposta de implantação do Desenho Universal, iniciou a partir de pesquisas científicas apresentadas no 21º Congresso Internacional do Desenho Universal. As cidades brasileiras que serviram de referência para a aplicação

⁴Rabetas, lanchas ou canoas: São pequenas embarcações que se diferem, pelos seus modelos ou instrumentos que na parte externa e interna da embarcação.



do Desenho Universal, no sistema de transporte público, foram São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba.

Paralelo ao cenário brasileiro, a Lei Municipal 8.068\ 2001 traz em suas jurisdições a aplicação do desenho universal na Região Metropolitana de Belém, englobando as especificidades das ilhas ribeirinhas e, como os transportes aquaviário, devem atender as pessoas com deficiência na sua locomoção e mobilidade.

Atualmente, a Lei 13.146/2015, define no artigo III, o conceito de Desenho Universal “a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidades de adaptação ou de projetos específicos, incluindo os recursos de tecnologia assistiva”. Daí a necessidade de se discutir o desenho universal para as pessoas com deficiência uma vez que esses grupos de pessoas com dificuldade de locomoção ou mobilidade reduzida precisam transitar pelos rios da Baía do Guajará em condições para chegar até a Capital Paraense.

Entendemos que esse estudo sobre o desenho universal para as pessoas com deficiência na Amazônia é pertinente para o debate e reflexão na comunidade acadêmica, como para a população em geral e para o poder público municipal e estadual, que atuam frente às políticas públicas voltadas para esses sujeitos e que possamos estar problematizando essas questões que permeiam a promoção da acessibilidade desses sujeitos no transporte hidroviário das ilhas de Belém do Pará.

RIOS, BARCOS E O DESENHO UNIVERSAL: O COTIDIANO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NA AMAZÔNIA PARAENSE.

De acordo com a Lei 13.146/2015, o princípio básico de acessibilidade é atender às pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida na sociedade sem nenhuma restrição mobiliária ou comunicativa no sistema de transporte público. Por isso esses dispositivos legais da referida lei, defendem o direito de projetos urbanísticos e arquitetônicos que atendam os princípios do desenho universal na sua elaboração e execução.



Ainda a mesma lei, discute que o desenho universal é a “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidades de adaptação ou de projetos específicos, incluindo os recursos de tecnologia assistiva”. Nesse sentido, o desenho universal deve ter uma funcionalidade social voltada para autonomia e participação social das pessoas com deficiência no sistema de transporte hidroviário das ilhas de Belém de Pará. Além disso, as embarcações devem atender aos setes princípios do desenho universal, que são pressupostos avaliativos de produtos e ambientes ajustados às necessidades de todos. São eles:

- O uso equitativo;
- Flexibilidade do uso;
- Uso simples e intuitivo;
- Informação perceptível;
- Tolerância ao erro;
- Baixo esforço físico;

Sendo assim, o sistema hidroviário de transporte deve atender a população com ampla participação social nos locais públicos ou privados, sem qualquer tipo de barreiras, como afirma o artigo 46 da Lei Brasileira de Inclusão da pessoa com deficiência:

O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso (BRASIL, 2015).

s 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos. Os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço (BRASIL, 2015)

Para Fernandes (2015) população esta que utiliza o rio para diversas atividades, o trabalho, o lazer, manifestações religiosas e para o transporte escolar.



No Pará o transporte das crianças pelo rio é feito por meio de pequenas embarcações como canoas, casquinho, rabetas. É por esse meio desses transportes que as pessoas com deficiência e pessoas sem deficiência estabelecem relações sociais e constroem os seus laços de amizade profícua para o seu convívio social e para o conhecimento de sua alteridade.

Dessa maneira, analisamos nos rios da Amazônia paraense que existem inúmeras barreiras que impedem o direito de ir e vir das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida e que não reconhecem os direitos dessas pessoas. Evidencia-se, ainda, uma contradição no que diz respeito ao desenho universal no transporte hidroviário das ilhas ribeirinhas, pois não está apto para atender as especificidades desses sujeitos e, nem os barqueiros que transportam as pessoas com deficiência conhecem esse equipamento de promoção à acessibilidade.

Sabemos que o transporte fluvial deve ser pensado para promover a transitividade, a segurança e a mobilidade dos usuários com algum tipo de limitação e/ou mobilidade reduzida, sem que o mesmo sintam-se excluído nesse meio de transporte hidroviário. Fernandes (2015, p. 6) Corrobora que:

A demanda de transporte e a oferta precisam ser diferenciadas em função das especificidades da demanda e da necessidade de tecnologia adequada às necessidades, como também, deve haver a regulamentação do serviço para viabilizar novos investimentos no serviço. Por outro lado, há necessidade de desenvolvimento de estudos, uma vez que, sobre a região insular da Região Metropolitana de Belém existe poucos dados a respeito da população, logo, havendo muita dificuldade em se planejar o transporte.

Diante desse contexto, as populações ribeirinhas, são de extrema importância para o estudo, pois, as implantações do desenho universal nas embarcações das comunidades ribeirinhas garantem, efetivamente, os pressupostos de acessibilidade das pessoas com deficiência.

METODOLOGIA



A pesquisa de campo foi realizada no Trapiche de Icoaraci, no dia 20 de março de 2016 (Domingo) com a perspectiva da entrevista semiestruturada. Para Szymanski (2004, p.12) Na entrevista, a influência entre o entrevistador e o entrevistado é mútua, “quem entrevista tem informações e procuram outras, assim como aquele que é entrevistado também processa um conjunto de conhecimentos e preconceitos sobre o entrevistador, organizando suas respostas para aquela situação”.

A pesquisa é do tipo qualitativa, de acordo com Teixeira (2005, p.137), “procura reduzir a distância entre a teoria e os dados, entre o contexto e a ação”, possibilitando, dessa forma, compreender o fenômeno observado a partir da descrição e vivência do pesquisado”. A coleta de dados foi nos barcos, canoas, lanchas e rabetas que se encontravam ancoradas no Trapiche de Icoaraci. Participaram da pesquisa 07 sujeitos, com idades entre 18 e 50 anos, do sexo masculino e feminino, diferentes níveis de escolaridade, e pessoas com deficiência e sem deficiência para que pudéssemos ter dados significativos do contexto pesquisado.

A análise dos dados foi a partir das concepções dos entrevistados sobre Desenho universal; Lei da Acessibilidade 10.098/2000; Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência 13.146/2015 e a Lei Municipal 8.068/2001.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Qual é sua concepção sobre o sobre desenho universal?

Esse desenho universal que você fala, eu não consigo entender. Agora com essa norma pra isso, a acessibilidade dos deficientes a capitania já está implantando nessas embarcações esse modelo para atender a necessidade do deficiente. Como o espaço para eles, nas cadeiras, nos banheiros que não tinham antigamente. (Entrevistado A)

Não tenho um conceito, uma concepção formada. Mas posso deduzir o que se significa. Acho que desenho universal é algo que você consiga visualizar onde você esteja. O que o nome já diz que seja universal. Então eu chego num local visualizo o desenho, eu consigo



entender o que aquele conceito quer me passar. É isso o que eu entendo sobre desenho universal. (Entrevista B).

Percebe-se na fala dos entrevistados que o conceito de desenho universal confunde-se com o de acessibilidade, por não terem o conhecimento das leis que discute esses termos técnicos voltados para o desenho universal. Para eles, ainda, a ideia de desenho universal se limita as adaptações referentes ao acesso nas embarcações ou nos equipamentos que estejam adequados para locomoção e transito das pessoas com deficiência em determinados espaços. Mas o desenho universal está para além desse contexto de adaptações, mas, sim, numa visão ampla dos planos diretores que direcionam os planos de rotas de transportes acessíveis nas cidades brasileiras.

Vocês conhecem a Lei de Acessibilidade 10.098/2000 e a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência 13.146/2015?

Nunca li a lei de acessibilidade, mas já ouvi falar que tenta promover maior acessibilidade para as pessoas com deficiência, mas nunca a peguei pra ler, analisar.. Essas coisas. (Entrevistado A)

Não conheço essa lei. (Entrevistado B)

Verifica-se que os sujeitos entrevistados não estão familiarizados com as leis brasileiras que discutem à inclusão social e cidadania das pessoas com deficiência na sociedade. Os direitos constitucionais que estas leis asseguram para esses sujeitos não se efetiva no meio social e, os marginaliza de usufruir o transporte público de qualidade na capital paraense. Porém, na Lei Municipal 8.068/ 2001, está explícito que o Poder Público Municipal deve promover campanhas educativas e informativas para pessoas com deficiência e sem deficiência acerca dos seus direitos no sistema de transporte de Belém do Pará.



O que você sabe sobre a importância do desenho universal nas embarcações?

Primeiro, eu entendo que independente de lugar, eu terei esse entendimento. E se tiver um local diferente, com língua diferente, com linguagem diferente eu não teria. Então se eu tenho uma forma, uma simbologia que eu possa ter a passagem de uma informação, ela vai ser a mesma em todo lugar que eu estiver. Então é de fundamental importância ter esse desenho. Se tiver nos barcos, melhor ainda (Entrevistado A).

Olha em grande parte, eu penso assim, que pra nós ele serve como orientação pra que a gente possa vir a respeitar esses espaços e esses desenhos também. Qualquer instituição ou qualquer embarcação independente de qualquer lugar que a gente chegue. Por que tem pessoas que chegam e não respeitam, atrapalham ou não se importam em orientar aquela pessoa que tá precisando. Olha esses barcos agora, não sei qual foi o ano, mas de uns cinco anos pra cá esses barcos tem que atender as necessidades dos deficientes. A capitania já está exigindo, senão ela não libera o título da embarcação para navegar (Entrevistado B e C).

As fiscalizações nas embarcações do sistema hidroviário de transporte da capital paraense são bem precárias, devido à falta de ações legais do poder público municipal e da Marinha do Brasil, que são os órgãos responsáveis por fiscalizar essas questões de transporte e segurança das populações ribeirinhas pelos rios da Amazônia paraense. Diríamos, também, que as pessoas com deficiência sofrem com o descaso e a negligência, por serem carregadas, empurradas e marginalizadas para que possam ter acesso nas embarcações dos portos fluviais da Região Metropolitana de Belém. Para Mazzotta (2006, p. 136) "as dificuldades e limitações das condições de acesso aos bens e serviços sociais e culturais configuram uma das mais perversas



condições de privação da liberdade da equidade nas relações sociais fundamentais para o ser humano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Consideramos a relevância científico social desse estudo sobre o desenho universal nas ilhas ribeirinhas da Região Metropolitana de Belém, tendo um olhar significativo acerca da promoção da acessibilidade das pessoas com deficiências e a integração social desses sujeitos na sociedade paraense.

É necessária uma reformulação nos planos municipais que asseguram o direito das pessoas com deficiência, pois o descaso, a precarização e a falta do desenho universal no sistema hidroviário de transporte de Belém do Pará são questões sociais que deve ser discutida pelo poder público e pela comunidade acadêmica.

REFERÊNCIAS

BELÉM. Prefeitura Municipal. **Lei nº. 8068, de 28 Maio de 2001**. Belém, 2011.

Disponível

em:

<https://www2.mppa.mp.br/sistemas/gcsubsites/upload/42/File/legislacao_belem.pdf

>. Acesso em: 03 mar. 2016

_____. Lei nº 13.146, de 6 de Julho de 2015. Brasília, 2015. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm>. Acesso

em: 03 mar.2015.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em

<<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=210&uf=15>>. Acesso

em: 22 mar. 2016

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2011/tab_Brasil_UF.p

[df](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2011/tab_Brasil_UF.p)>. Acesso em: 20 mar.2016.



Disponível em: <<http://www.brasilparatodos.com.br/desenhouniversal.php>>. Acesso em: 17 mar. 2001

FERNANDES, Ana Paula Cunha dos Santos. FERNANDES, Alexandre Santos. **Revista COCAR**, Belém, v.10, n.19, p. 240 a 264 –Jul./Dez. 2015 Programa de Pós-graduação Educação em Educação da UEPA. Disponível em: <http://páginas.uepa.br/seer/index.php/cocar>. ISSN: 2237-0315

SCHWARZ, Andrea; HABER, Jacques. **Guia Brasil Para Todos: Desenho Universal** (projeto editorial: Aurea Editora – www.aureaeditora.com.br)

SZYMANSKI, H. (Org.). **A entrevista na pesquisa em educação: A prática reflexiva**. Brasília. Líber Livro, 2004.

TEIXEIRA, Elisabeth. Segunda metodologia. In:_____. **As três metodologias: acadêmica, da ciência e da pesquisa**. Petrópolis: Vozes, 2005.