



A MOBILIDADE URBANA E A ACESSIBILIDADE NO CONTEXTO DOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA INTELECTUAL OU COGNITIVA: UM ESTUDO DE CASO DA ASSOCIAÇÃO DE PAIS E AMIGOS DOS EXCEPCIONAIS (APAE) DE SALVADOR/BA

Autores:

RODRIGO RODRIGUES COUTINHO DE CARVALHO MACEDO - UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - UFBA - rodrigo.rodrigues@ufba.br
DIOGO GUEDES FIGUEIREDO - UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - UFBA - diogoguedesf@hotmail.com
Matheus Bento dos Santos Abreu - UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - UFBA - matheusabreu61@gmail.com
Rafael Amorim Viana de Moura - UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - UFBA - rafaelvianamoura@hotmail.com

Resumo:

Os estudos sobre mobilidade urbana e acessibilidade no contexto dos portadores de deficiência intelectual ou cognitiva são escassos. Mobilidade urbana se retrata como o conjunto de condições nas quais a locomoção das pessoas se realiza num centro urbano ou metrópole, logo deve atender os critérios também dos que apresentam mobilidade reduzida. A macro acessibilidade para os portadores de deficiência intelectual ou cognitiva é um ponto pouco abordado em pesquisas. O presente trabalho pretende apresentar uma visão sobre a questão da mobilidade dos portadores de deficiência intelectual aos centros educacional (CEDUC) e profissionalizante (CEFAP) da Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE) de Salvador/BA, identificando os problemas de mobilidade urbana e acessibilidade enfrentados pelos portadores de Síndrome de Down.

A MOBILIDADE URBANA E A ACESSIBILIDADE NO CONTEXTO DOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA INTELECTUAL OU COGNITIVA: UM ESTUDO DE CASO DA ASSOCIAÇÃO DE PAIS E AMIGOS DOS EXCEPCIONAIS (APAE) DE SALVADOR/BA

1. INTRODUÇÃO

A Organização Mundial da Saúde (OMS) define a DI, antigamente denominado retardo mental, como uma capacidade significativamente reduzida de compreender informações novas ou complexas e de aprender e aplicar novas habilidades (inteligência prejudicada). Ela é caracterizada, essencialmente, por alterações, durante o período de desenvolvimento, das faculdades que determinam o nível global de inteligência, isto é, das funções cognitivas, de linguagem, habilidades motoras e capacidade social e que tem um efeito duradouro sobre o desenvolvimento (World Health Organization, 2010).

Dentre os principais tipos de deficiência intelectual com causas genéticas estão as Síndromes de Down, X Frágil, Angelman e Prader-Willi. Apesar de serem doenças diferentes, todas apresentam como similaridade alterações no desenvolvimento das funções cognitivas, da linguagem, das habilidades motoras e da socialização. Devido a própria limitação das funções cognitivas, o desenvolvimento das habilidades dos portadores de deficiência intelectual deve ser estimulado desde cedo.

Os direitos sociais dos portadores de DI tem sido uma luta árdua e constante no decorrer da história. Além das inovações tecnológicas, as políticas públicas foram avançando e contribuindo para a inclusão social. Um exemplo é o Estatuto da Criança e do Adolescente, a LDB - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - de 1996 (nº 9.394/ 96), que assegura aos alunos com deficiência o direito a currículo, métodos, recursos educativos e de organização específicos para atender às suas necessidades. Outro avanço notável foi a lei nº 8.213, de 1991, conhecida como Lei das Cotas, que prevê a contratação de pessoas com deficiência no mercado de trabalho, o que obviamente também favoreceu os portadores de DI. Já em 2006, criou-se a Convenção Internacional das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, para promover, proteger e assegurar o desfrute pleno e igual dos direitos humanos das pessoas com deficiência.

Contextualizando toda a batalha pela inclusão social, em especial aos portadores de Síndrome de Down (SD), centros de atendimento especializado ganharam notoriedade ao redor do mundo. A ASDRA (*Asociación Síndrome de Down de la República Argentina*) fundada em 1998, a NADS (*National Association for Down Syndrome*), a organização mais antiga

especializada em SD dos Estados Unidos fundada em 1961 em Chicago, a APPT21 (Associação Portuguesa de Portadores de Trissomia 21), fundada em 1990 em Portugal, são algumas das instituições espalhadas pelo mundo. No Brasil, a APAE nasceu em 1954, no Rio de Janeiro e, de lá pra cá, possui 2.178 entidades afiliadas coordenadas por 24 federações estaduais, abrangendo todos os estados brasileiros atendendo cerca de 250.000 pessoas com deficiência intelectual e múltipla diariamente.

O Centro Educacional Especializado (CEDUC) da APAE Salvador é parte da estrutura organizacional da instituição, e oferece à pessoa com deficiência intelectual – de 03 a 16 anos - atendimento educacional, além de oportunizar o desenvolvimento da capacidade criativa e estimular a participação ativa na vida social. E não apenas o atendimento educacional realizado pelo CEDUC, mas também o Centro de Formação e Acompanhamento Profissional (CEFAP) da APAE de Salvador investe na educação profissional destes, desenvolvendo atividades laborais de qualidade e acreditando que as pessoas com deficiência intelectual tendem a ser produtivas, possibilitando o desenvolvimento laboral delas.

A mobilidade urbana permite o deslocamento das pessoas em uma cidade. E, com os centros urbanos cada vez mais heterogêneos, se faz a necessidade de atender às novas demandas da sociedade. Para tornar esse movimento fluido e prático, meios de transportes coletivos como ônibus e metrô fazem parte da solução de problemas na mobilidade. Porém, quando se trata de portadores de deficiência intelectual e cognitiva, a acessibilidade ainda está bem aquém do que se necessita, sendo inclusive uma barreira para a inclusão e socialização dessas pessoas.

Diferente das pessoas com deficiência física, os portadores de deficiência intelectual possuem uma maior dificuldade de interação social e aprendizagem, que acabam por dificultar o processo de educação e profissionalização dos mesmos, privando-os de uma maior inserção e interação com a sociedade. De fato, grande parte dessa dificuldade de inserção dar-se mediante as barreiras físicas e atitudinais muitas vezes impostas pela própria sociedade. Dificuldades essas, que podem ser notadas quando analisamos a relação de pessoas empregadas com deficiência cognitiva em relação com as demais deficiências. Segundo dados coletados pelo Ministério do Trabalho, em 2007, constatou-se que dos 37,6 milhões de postos de trabalho apenas 348,8 mil (1%) são ocupados por pessoas com deficiência e destes 2,4% têm deficiência intelectual (ALMEIDA, 2009 apud TOLDRÁ et al, 2010).

Vale destacar, que o instrumento da profissionalização e a introdução ao mercado para esse grupo de pessoas, são ferramentas fundamentais para o desenvolvimento da autoestima, interação social, sentimento de pertinência e capacidade, bem como, construção de identidade e autonomia (SAINT-JEAN, 2003; NETTO, 2003 apud TOLDRÁ et al, 2010).

Logo, o estudo proposto tem como intuito identificar os problemas de mobilidade e acessibilidade enfrentados por indivíduos portadores de deficiência cognitiva próximos aos centros de apoio educacional e profissional que atendem aos mesmos. Assim como averiguar se as diretrizes ditadas pelo plano diretor de desenvolvimento urbano da cidade de Salvador

estão atendendo e oferecendo condições ideais para que esse grupo tenha acesso aos serviços básicos de educação saúde e profissionalização.

Devido à escassez de trabalhos relacionados à mobilidade urbana e acessibilidade dos portadores de deficiência intelectual na cidade de Salvador/BA, o presente trabalho torna-se proeminente no combate às barreiras físicas e atitudinais que interferem na inclusão social, além de evidenciar a falta de preparo e capacitação profissional do sistema de transporte que carece de meios que promovam a inserção dos portadores de deficiência cognitiva nas linhas de ônibus e metrô. Logo, dissertar sobre mobilidade e acessibilidade para portadores de deficiência intelectual na capital baiana é um desafio, pois precisa ser levado em consideração visando alertar às adversidades vivenciadas pelo grupo estudado.

Esse artigo servirá como apoio para os profissionais que trabalham com portadores de deficiência cognitiva, familiares, amigos, porque abrirá possibilidades para que outros estudos sejam elaborados com o intuito de oferecer suporte tanto para os deficientes, quanto para os centros educacionais e profissionais especializados pleitearem seus direitos perante a administração pública.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O conceito de deficiência intelectual se dá pelo funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde, segurança, habilidades acadêmicas, lazer e trabalho. A Síndrome de Down é a alteração cromossômica mais frequentemente observada na espécie humana, e talvez seja a “doença” mais antiga relacionada à deficiência intelectual, assim como a causa genética mais comum de deficiência vinculada ao desenvolvimento humano (Morales et al, 2000).

As conquistas históricas relacionadas à inclusão social das pessoas com deficiência se originam a partir do conhecimento destas deficiências, até então pouco conhecidas e a busca pela inserção igualitária na sociedade. Em ordem cronológica dos fatos, o decreto nº 5296/2004, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Ela traz as informações quanto às pessoas portadoras de deficiência que possuem limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias: deficiência física, auditiva, visual, mental e múltipla. A Lei nº 13146/Estatuto da Pessoa com Deficiência é de suma importância para os deficientes pois visa assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania, sendo considerada pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

Em relação aos dados educacionais sobre os portadores de deficiência intelectual, no Brasil houve um aumento de 28% de alunos com deficiência na educação básica regular. Outros dados também são apresentados, segundo o Ministério de Educação em 2015:

- Estatísticas indicam que no ano de 2014, 698.768 estudantes especiais estavam matriculados em classes comuns.
- Em 1998, cerca de 200 mil pessoas estavam matriculadas na educação básica, sendo apenas 13% em classes comuns. Em 2014, eram quase 900 mil matrículas e 79% delas em turmas comuns.
- A cada ano, aumenta o número de pessoas com deficiência em salas de aula comuns: entre 2005 e 2015, o salto foi o equivalente a 6,5 vezes, de acordo com o Censo Escolar, do Inep (Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira).
- O total subiu de 114.834 para 750.983 estudantes especiais convivendo com os demais alunos.
- O aumento captado no estudo reflete, de acordo com especialistas, sobretudo mudanças na legislação.

A estatística de alunos é importante, mas vale quantificar também a formação de professores em educação especial:

- Dados do Ministério da Educação (MEC) revelam que também houve um aumento de 198% no número de professores com formação em educação especial. Em 2003, eram 3.691 docentes com esse tipo de especialização. Em 2014, esse número chegou a 97.459.

A implementação do Plano de Desenvolvimento da Educação; o decreto nº 6.094, em 2007, que estabeleceu como diretriz a garantia do acesso e da permanência dos estudantes especiais na escola; o decreto nº 6949, em 2009, que define a obrigatoriedade de um sistema de educação inclusiva em todos os níveis de ensino, e o de nº 7.611, de 2011, que institui o atendimento educacional especializado gratuito e transversal a todos os níveis de ensino.

A evolução das legislações quando a garantia dos direitos dos portadores de deficiência no Brasil abrange também a garantia do espaço do deficiente nas empresas, ou seja, permite o direito a sua inserção no mercado de trabalho. A lei nº 8.213 de 1991 determina a contratação de deficientes nas empresas, em outras palavras, cotas para Deficientes e Pessoas com Deficiência dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência e dá outras providências a contratação de portadores de necessidades especiais. No art. 93 desta lei, informa de acordo com o quadro de funcionários da empresa a porcentagem para beneficiários reabilitados, ou pessoas portadoras de deficiência, na seguinte proporção:

- Empresa com 100 ou mais funcionários está obrigada a preencher de dois a cinco por cento dos seus cargos
- até 200 funcionários..... 2%
- de 201 a 500 funcionários..... 3%
- de 501 a 1000 funcionários..... 4%
- de 1001 em diante funcionários... 5%

Quanto ao conhecimento sobre a Lei de Cotas nas empresas, Associação Brasileira de Recursos Humanos (ABRH) Nacional, Social e Catho realizou uma pesquisa com 2.949 profissionais do setor apontou que 81% dos recrutadores contratam pessoas com deficiência “para cumprir a lei”. Ainda segundo esta pesquisa, somente 6% conhecem a lei nº 8.213 de 1991 determina a contratação de deficientes nas empresas. Segundo a Agência Brasil (2017), apenas 403.255 estão empregados, o que corresponde a menos de 1% das 45 milhões de

pessoas com deficiência no país. Considerando-se apenas a participação de pessoas com deficiência intelectual, vem crescendo no mercado de trabalho formal. De 25.332 trabalhadores em 2013 passou para 32.144 em 2015, último período de dados disponíveis da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS).

As pessoas com síndrome de Down têm maiores dificuldades de se empregarem devido, além das barreiras citadas anteriormente, de empresários alegam alguns motivos para manterem mais resistência a disponibilizar vagas para pessoas com deficiência intelectual está na imagem que a empresa irá passar quanto a contratação de funcionários de SD além de, pessoas com deficiência intelectual não se relacionam bem, cometem demasiadamente erros, não se interagem com as equipes de empregados, apresentam dificuldades de arrumar postos de trabalho/vagas onde possam desempenhar-se com sucesso, não são competitivos e atrapalham a produção dos resultados da empresa, etc. Estas observações são baseadas em mitos e preconceitos em relação à pessoa com deficiência intelectual, como alguém desprovida de maturidade, autonomia e independência (INCLUO, 2018).

Dados fornecidos pela APAE da cidade de Salvador, diz que desde a sua fundação, já empregou 400 pessoas com Síndrome de Down. Normalmente, os empregos conquistados por pessoas de SD são nas seguintes funções: auxiliar de cozinha, repositor de mercadorias em supermercados e lojas, operário de limpeza, arrumadeira de hotel, ajudante de produção, auxiliar de mercearia, office boy, secretária, porteiro e telefonista.

Existem algumas barreiras a serem quebradas quanto a contratação de deficientes no mercado de trabalho, falta de informação preconceito, discriminação, resistência em entrevistar e/ou contratar pessoas com deficiência, anunciar um cargo e exercer outro, as pessoas não entendem como uma pessoa deficiente pode desempenhar determinadas funções, entre outros fatores.

A mobilidade urbana permite o deslocamento das pessoas em uma cidade. E, com os centros urbanos cada vez mais heterogêneos, se faz a necessidade de atender às novas demandas da sociedade. Para tornar esse movimento fluido e prático, meios de transportes coletivos como ônibus e metrô fazem parte da solução de problemas na mobilidade. Porém, quando se trata de portadores de deficiência intelectual e cognitiva, a acessibilidade ainda está bem aquém do que se necessita, sendo inclusive uma barreira para a inclusão e socialização dessas pessoas.

Para atender a demanda da cidade é necessário o planejamento de um Plano Diretor. Fontes (2012), afirma que Plano é o estudo elaborado para atender as necessidades da população, sejam para trabalho, estudos, saúde, entretenimento e relações econômicas, e a execução deste planejamento reflete na organização dos espaços. É papel do poder público oferecer serviços de transporte garantindo ao cidadão o atendimento de suas necessidades de deslocamento, assim como fazer valer seu direito de escolha à mobilidade de acesso à cidade com soluções que acolham as solicitações da população soteropolitana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana contribui para o acesso universal à cidade e condições que contribuam com a política de desenvolvimento urbano por meio do planejamento e gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Quanto aos princípios, diretrizes e objetivos, valem destacar, respectivamente:

Tabela 01 - Princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana

1. Acessibilidade universal e segurança nos deslocamentos das pessoas;
2. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
3. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
4. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e na circulação urbana;
5. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
6. Distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

Fonte: Lei nº 12587.

Tabela 02 - Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

1. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
2. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
3. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
4. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades
5. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Fonte: Lei nº 12587.

A lei nº 12587 define acessibilidade como a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos a autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a lei em vigor. Porém não especifica como esta população será atendida, principalmente quanto a tratamento cada uma segundo a sua necessidade e categorias: Deficiência Física, Deficiência Auditiva, Deficiência Visual, Deficiência Mental e Deficiência Múltipla.

A escassez de trabalhos relacionados à mobilidade urbana e acessibilidade dos portadores de deficiência intelectual faz com que o presente trabalho torna-se proeminente no combate às barreiras físicas e atitudinais que interferem na inclusão social, além de evidenciar a falta de preparo e capacitação profissional do sistema de transporte que carece de meios que promovam a inserção dos portadores de deficiência cognitiva nas linhas de ônibus e metrô.

3. METODOLOGIA

A metodologia deste trabalho apresentou duas etapas principais: a social e a técnica. Na etapa social os autores realizaram duas visitas aos centros educacional (CEDUC) e profissionalizante (CEFAP) da Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE) de Salvador/BA. As visitas objetivaram conhecer o dia-a-dia de pessoas com deficiência intelectual, em especial os portadores de SD, da cidade e os programas de assistência das duas instituições, como também as principais barreiras físicas e atitudinais enfrentadas por

estes estudantes na mobilidade urbana. Em ambas as visitas, os autores foram conduzidos por duas profissionais responsáveis, aos quais foram indagadas sobre aspectos relacionados à mobilidade e ao local de residência dos alunos. Houve ainda na visita o contato com alguns pais que realizavam um curso gratuito de gastronomia na unidade da Pituba, onde se localiza o centro educacional CEDUC. Por fim, fotos e análises visuais dos dois prédios e das áreas externas foram obtidas para a realização de uma avaliação da micro acessibilidade dos edifícios na etapa seguinte.

A etapa técnica do trabalho visou, por meio de fotos e análises visuais e espaciais descritivas, avaliar a micro e macro acessibilidade dos prédios da CEDUC e da CEFAP. No âmbito da macro acessibilidade, os pontos de ônibus mais próximos e suas respectivas linhas foram identificados e geolocalizados no *software* QGIS. Na sequência, mapas de calores foram construídos de modo a caracterizar as áreas (bairros) que as linhas de ônibus atendem. Por último, um mapa de calor das empresas e instituições conveniadas ao centro de profissionalização CEFAP foi produzido. Com está mapa foi possível projetar as áreas potenciais de empregabilidade para os frequentadores da instituição.

4. DISCUSSÃO

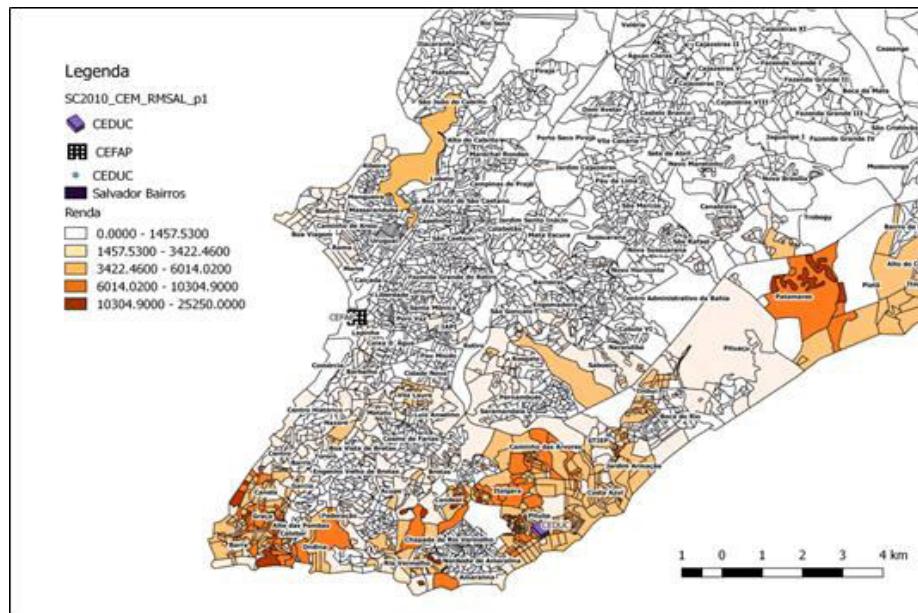
Segundo Ferraz e Torres (2004), a macro acessibilidade ou acessibilidade territorial é definida como o grau de acessibilidade de algum território ou região. Este indicador de mobilidade urbana está estreitamente relacionado ao desenvolvimento e a importância histórica e econômica das microrregiões de uma cidade. No caso dos dois centros da APAE em questão, deduziu-se por meio das análises a seguir que as macro acessibilidades das duas regiões se apresentam de forma distintas.

Os contextos sociais desiguais entre os bairros que se localizam o CEDUC (Pituba) e a CEFAP (São Joaquim) são visualmente marcantes e pode ser comprovado pelo mapa de renda do Censo IBGE 2010 (Figura 4.2). Enquanto a região do bairro de São Joaquim se localiza em faixas de renda de R\$ 0,00 à R\$ 1.453,00 reais, a região da Pituba é caracterizada por faixas a partir de R\$ 3.422,46 reais. No contexto histórico, o bairro de São Joaquim, localizado na Cidade Baixa, sempre teve um papel essencial para as atividades marítimas e de escoamento de produtos devido a sua proximidade ao porto. Por outro lado, se desenvolveu junto com a cidade de Salvador nos tempos primórdios de nascimento do Brasil e, portanto, carece de um planejamento territorial e urbano adequado. Quando se trata da rede de transportes, este núcleo territorial é uma das principais ligações entre as três bacias operacionais do sistema rodoviário de Salvador (Figura 4.3 - Centro/orla em azul, Subúrbio em amarelo e o Miolo em verde) e o sistema aquaviário de travessia da Baía de Todos os Santos (*Ferry Boat*, lanchas, catamarãs, etc).

No que tange a região do bairro Pituba, as atividades comerciais, empresariais, médicas e hospitalares são as mais marcantes. Desenvolveu-se a partir da década de 1970, com a implantação da malha rodoviária do Centro Camaragibe, de modo a interiorizar a cidade de Salvador até então limitada ao Centro Histórico. Quanto ao sistema de transporte público, se encontra na bacia operacional do Centro/Orla e possui três eixos troncais

importantes, as avenidas Antônio Carlos Magalhães, Otávio Mangabeira e a Paulo VI. Por apresentar topografia menos acidentada e ter participado de um planejamento territorial mais adequado e integrado ao sistema de transporte é também uma região residencial de classes média e alta bastante adensada.

Figura 4.2. Renda dos responsáveis pelos domicílios em Salvador/BA.



Fonte: Censo IBGE, 2010. Elaborado pelos autores.

Figura 4.3. Bacias operacionais do Sistema Rodoviário de Salvador/BA.



Fonte: SEMOB, 2015.

Na primeira análise desta sessão, as linhas de ônibus que passam nos pontos de ônibus mais próximos dos dois centros foram identificadas em código de registro, nome, bacia operacional pertencente e existência de integração com o metrô. A integração tarifária entre o sistema rodoviário e o de alta capacidade foi incorporado recentemente e promete mudar substancialmente a mobilidade urbana da cidade. O sistema metroviário de Salvador, operado e gerido pela concessionária CCR Metrô Bahia, foi inaugurado em 2014 e conta com duas linhas (Figura 4.4): a primeira com 10 estações no percurso de 15,5 quilômetros, sendo

a Estação acesso Norte a principal estação de transbordo para a segunda Linha, constituída por 12 estações com o percurso de 20,7 quilômetros (CCR Metrô Bahia, 2018).

Figura 4.4. Sistema metro ferroviário de Salvador/BA.



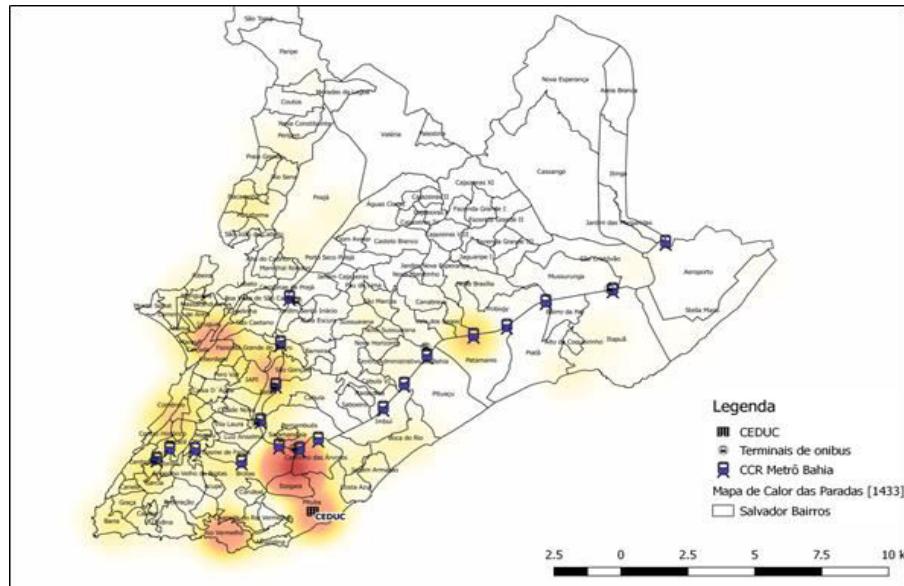
Fonte: Governo da Bahia, 2008.

Para o CEDUC, localizado na APAE Pituba, foram identificados no ponto de ônibus mais próximo (Tabela 3) 14 linhas da bacia operacional do Subúrbio, 15 da Centro/Orla e apenas 6 linhas da bacia do Miolo. Observa-se que todas as linhas de ônibus fazem integração com o sistema metroviário. Quando se analisa o mapa de calor das paradas destas linhas (Figura 4.5), identifica-se uma concentração na ponta do “triângulo” que compõe a geometria da cidade entre as bacias operacionais do Centro/Orla e Subúrbio. Quanto a bacia do Miolo, foram identificadas muitas poucas paradas com a presença de pequenas manchas no mapa de calor entre os bairros do Cabula e São Marcos. Bairros como Cajazeiras, Fazenda Grande, Itinga, Valéria, Nova Esperança, Cassange, dentre outros, não possuem alcance direto pelo transporte público, o que obriga os usuários da APAE residentes no miolo a realizarem o transbordo por meio das estações do metrô e dos terminais de ônibus.

Tabela 3. Linhas de ônibus que passam no ponto de ônibus da APAE Pituba.

Linha	Nome	Integração com o metrô	Bacia Operacional	Linha	Nome	Integração com o metrô	Bacia Operacional
0207	MASARANDUBA - ITAGARA	Sim	Subúrbio	0422-01	PERO VAZ - ITAGARA	Sim	Centro/Orla
0218	RIBEIRA - PITUBA	Sim	Subúrbio	0426	SANTA MÔNICA - PITUBA	Sim	Centro/Orla
1538	CONJUNTO PIRAJÁ 1 - PITUBA	Sim	Subúrbio	0520	COSME DE FARIAS - VALE DOS RIOS	Sim	Centro/Orla
1538-01	CONJUNTO PIRAJÁ 1 - PITUBA	Sim	Subúrbio	0711	SANTA CRUZ - CAMPO GRANDE R2	Sim	Centro/Orla
1538-02	CONJUNTO PIRAJÁ 1 - PITUBA	Sim	Subúrbio	0714	SANTA CRUZ - CAMPO GRANDE R1	Sim	Centro/Orla
3614	MRANTES DE PERIPERI - ITAGARA	Sim	Subúrbio	0715	SANTA CRUZ - LAPA	Sim	Centro/Orla
3614-02	MRANTES DE PERIPERI - ITAGARA	Sim	Subúrbio	0813	PITUBA - TROBOGY / VILA 2 DE JULHO	Sim	Centro/Orla
3614-03	MRANTES DE PERIPERI - ITAGARA	Sim	Subúrbio	0813-01	TROBOGY / VILA 2 DE JULHO - PITUBA	Sim	Centro/Orla
3622	ALTO DO CABRITO - PITUBA	Sim	Subúrbio	0907	BOCA DO RIO - RIBEIRA	Sim	Centro/Orla
3643	FAZENDA COUTOS - PITUBA	Sim	Subúrbio	1018	ALTO DO COQUEIRINHO - CAMPO GRANDE	Sim	Centro/Orla
3645	ALTO SANTA TEREZINHA / RIO SENA - PITUBA	Sim	Subúrbio	1052	ESTAÇÃO MUSSURUNGA - BARRA 2	Sim	Centro/Orla
3645-01	ALTO SANTA TEREZINHA / RIO SENA - PITUBA	Sim	Subúrbio	1053	ESTAÇÃO MUSSURUNGA - BARRA 3	Sim	Centro/Orla
3645-02	ALTO SANTA TEREZINHA / RIO SENA - PITUBA	Sim	Subúrbio	1229	CABULA 6 - PITUBA	Sim	Miolo
3652	SÃO JOÃO DO CABRITO - PITUBA	Sim	Subúrbio	1220	MATA ESCURA - PITUBA	Sim	Miolo
4037	LAPA - CENTRO DE CONVENÇÕES / IMBUI / BOCA DO RIO / PITUBA	Sim	Centro/Orla	1231	SUBSUBARANA - BARRA R2	Sim	Miolo
4039	LAPA - ITAGARA / ORLA / SÃO CRISTÓVÃO / MUSSURUNGA	Sim	Centro/Orla	1231-01	SUBSUBARANA - BARRA R2	Sim	Miolo
0422	PERO VAZ - ITAGARA	Sim	Centro/Orla	1320	PAU DA LIMA - NORDESTE	Sim	Miolo
				1341	ESTAÇÃO PIRAJÁ - BARRA 2	Sim	Miolo

Figura 4.5 Mapa de calor das paradas das linhas de ônibus que passam na APAE Pituba.



Fonte: Elaborado pelos autores.

Em relação à parada de ônibus mais próxima ao CEFAP, localizado na APAE São Joaquim (tabela 04), foram identificadas 62 linhas da bacia operacional do Subúrbio, 9 da bacia Centro/Orla e também 9 do Miolo, todas integradas ao metrô. No mapa de calor é perceptível a presença de um corredor de concentração de paradas entre os bairros da Barra e Paripe, na região costeira entre o centro e o subúrbio. Assim, o CEFAP cumpre seu dever com a macro acessibilidade já que foi implantado em bairros em que a maioria dos aprendizes do CEFAP residem como Liberdade, São Caetano e subúrbio ferroviário (APAE, 2018). Contudo, ao se analisar o mapa de calor das empresas e instituições conveniadas (Figura 4.7), observa-se um núcleo de concentração na região de Caminho das Árvores, Itaigara e Pituba, pertencente a bacia Centro/Orla. Desta maneira, acredita-se que em torno da empregabilidade o centro ainda se mantém afastado deste núcleo de oferta de empregos e cursos complementares.

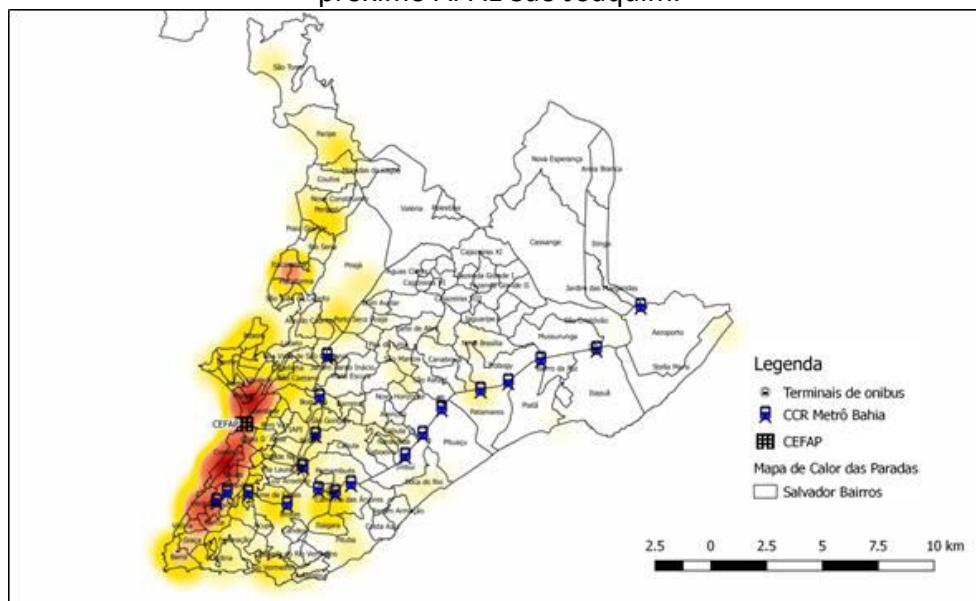
Em suma, para os dois centros estudados percebe-se que a integração modal (ônibus/metrô) permite viabilizar viagens que o transporte coletivo por ônibus não atenda diretamente, principalmente quando se refere a bacia do miolo. Contudo, no contexto da deficiência intelectual, viagens diretas e sem transbordos deveriam ser ofertadas e estimuladas de modo a facilitar o deslocamento destas pessoas. Sabe-se, ainda, que muitas deficiências deste tipo acompanham quadros de mobilidade reduzida além das dificuldades sociais, o que dificulta ainda mais a mobilidade urbana dos estudantes da APAE.

Tabela 04. Linhas de ônibus que passam no ponto de ônibus mais próximo da APAE São Joaquim.

Unha	Nome	Integração com o metrô	Bacia Operacional	Unha	Nome	Integração com o metrô	Bacia Operacional
0201	RIBEIRA / BONRIM - CAMPO GRANDE	Sim	Subúrbio	1627	ALTO SANTA TEREZINHA - LAPA	Sim	Subúrbio
0205	MASSARANDUBA - FORTÉ DE SÃO PEDRO	Sim	Subúrbio	1627-01	ALTO SANTA TEREZINHA - LAPA	Sim	Subúrbio
0208	MASSARANDUBA - LAPA	Sim	Subúrbio	1628	RIO SENA - LAPA	Sim	Subúrbio
0213	RIBEIRA - FEDERAÇÃO	Sim	Subúrbio	1633	MIRANTES DE PERIPERI - ONDINA	Sim	Subúrbio
0216	RIBEIRA - LAPA	Sim	Subúrbio	1633-01	MIRANTES DE PERIPERI - ONDINA	Sim	Subúrbio
0218	RIBBRA - PITUBA	Sim	Subúrbio	1633-02	MIRANTES DE PERIPERI - ONDINA	Sim	Subúrbio
0220	RIBBRA - SABINO SILVA	Sim	Subúrbio	1633-03	MIRANTES DE PERIPERI - ONDINA	Sim	Subúrbio
0221	RIBEIRA - BAR BALHO / GARCIA	Sim	Subúrbio	1633-04	MIRANTES DE PERIPERI - ONDINA	Sim	Subúrbio
0224	LAPA - THOMÉ DE SOUZA	Sim	Subúrbio	1633-05	MIRANTES DE PERIPERI - ONDINA	Sim	Subúrbio
0224-01	THOMÉ DE SOUZA - LAPA	Sim	Subúrbio	1634	ALTO DE COUTOS - PITUBA	Sim	Subúrbio
0224-02	THOMÉ DE SOUZA - LAPA	Sim	Subúrbio	1635	JOANES / LOBATO - RODOVIÁRIA	Sim	Subúrbio
0302	BOA VISTA DE SÃO CAETANO - CAMPO GRANDE	Sim	Subúrbio	1639	SÃO JOÃO DO CABRITO - SÃO JOAQUIM	Sim	Subúrbio
0313	FAZENDA GRANDE - BARRA	Sim	Subúrbio	1641	ALTO DO CABRITO - LAPA	Sim	Subúrbio
0313-01	FAZENDA GRANDE - BARRA / ONDINA	Sim	Subúrbio	1641-01	ALTO DO CABRITO - LAPA (via CAMPO GRANDE)	Sim	Subúrbio
0321	MARECHAL RONDON - BARRA	Sim	Subúrbio	1642	BOA VISTA DO LOBATO - LAPA	Sim	Subúrbio
0321-01	MARECHAL RONDON - BARRA	Sim	Subúrbio	1651	BASE NAVAL / SÃO THOMÉ - LAPA	Sim	Subúrbio
0336	SÃO CAETANO - ENGENHÃO VELHO DA FEDERAÇÃO	Sim	Subúrbio	1658	FAZENDA COUTOS - BARRA	Sim	Subúrbio
0343	FAZENDA GRANDE - RIBEIRA	Sim	Subúrbio	1658-01	FAZENDA COUTOS - BARRA / ONDINA	Sim	Subúrbio
0352	CAPELINHA - CAMPO GRANDE	Sim	Subúrbio	1626	ESTAÇÃO DA LAPA - PLATAFORMA / RIO SENA	Sim	Subúrbio
0408	CURUZU - CONTORNO R2	Sim	Subúrbio	1627	ESTAÇÃO DA LAPA - PIRAJÁ	Sim	Subúrbio
1505	PIRAJÁ - BARRA	Sim	Subúrbio	1629	LAPA - RIBEIRA	Sim	Subúrbio
1505-01	PIRAJÁ - BARRA (via BR-324)	Sim	Subúrbio	1641	ESTAÇÃO DA LAPA - PARIPÉ	Sim	Subúrbio
1507	PIRAJÁ - LAPA	Sim	Subúrbio	1616	IAR - TERMINAL DA FRANÇA / CAMPO GRANDE	Sim	Centro/Ona
1518	CONJUNTO PIRAJÁ - CAMPO GRANDE	Sim	Subúrbio	1619	PAUMUÍDO - TERMINAL DA FRANÇA / CAMPO GRANDE	Sim	Centro/Ona
1526	VISTA ALEGRE - LAPA	Sim	Subúrbio	1706	NOR DESTE - JOANES / LOBATO	Sim	Centro/Ona
1526-01	VISTA ALEGRE - LAPA	Sim	Subúrbio	1713	SANTA CRUZ - CALÇADA / BONRIM	Sim	Centro/Ona
1533	FAZENDA COUTOS - LAPA	Sim	Subúrbio	1720	VALE DAS PEDRINHAS - VILA RUY BARBOSA	Sim	Centro/Ona
1567	VISTA ALEGRE - BARRA	Sim	Subúrbio	1728	NOR DESTE - RIBEIRA	Sim	Centro/Ona
1567-01	VISTA ALEGRE / FAZENDA COUTOS - BARRA	Sim	Subúrbio	1607	BOCA DO RIO - RIBEIRA	Sim	Centro/Ona
1602	ALTO DE COUTOS - LAPA	Sim	Subúrbio	1655	ESTAÇÃO MUSURUNGA - RIBEIRA	Sim	Centro/Ona
1602-01	ALTO DE COUTOS - LAPA	Sim	Subúrbio	1660	ESTAÇÃO MUSURUNGA - SÃO JOAQUIM	Sim	Centro/Ona
1604	BASE NAVAL / SÃO THOMÉ / ESCOLA MEMORES - LAPA	Sim	Subúrbio	1627	DORON / PERNAMBUCÉS - RIBEIRA	Sim	Molo
1607	PARIPE - BARRA	Sim	Subúrbio	1641	CABUÁ 6 - RIBEIRA R1	Sim	Molo
1607-01	PARIPE - BARRA	Sim	Subúrbio	1644	TERMINAL ACESSO NORTE - SÃO JOAQUIM / COMÉRCIO	Sim	Molo
1613	PERIPERI - CAMPO GRANDE	Sim	Subúrbio	1644-01	TERMINAL ACESSO NORTE - SÃO JOAQUIM / COMÉRCIO	Sim	Molo
1614	MIRANTES DE PERIPERI - ITAIGARA	Sim	Subúrbio	1628	JARDIM SANTO INÁCIO - CAMPO GRANDE	Sim	Molo
1614-02	MIRANTES DE PERIPERI - ITAIGARA	Sim	Subúrbio	1603	CASTILHO BRANCO - CAMPO GRANDE	Sim	Molo
1614-03	MIRANTES DE PERIPERI - ITAIGARA	Sim	Subúrbio	1603-01	CASTILHO BRANCO - CAMPO GRANDE	Sim	Molo
1615	PLATAPORIMA - LAPA	Sim	Subúrbio	1639	ESTAÇÃO PIRAJÁ - SÃO JOAQUIM	Sim	Molo
1619	SÃO JOÃO DO CABRITO - LAPA	Sim	Subúrbio	1668-01	SÃO MARCOS - TERMINAL DA FRANÇA	Sim	Molo

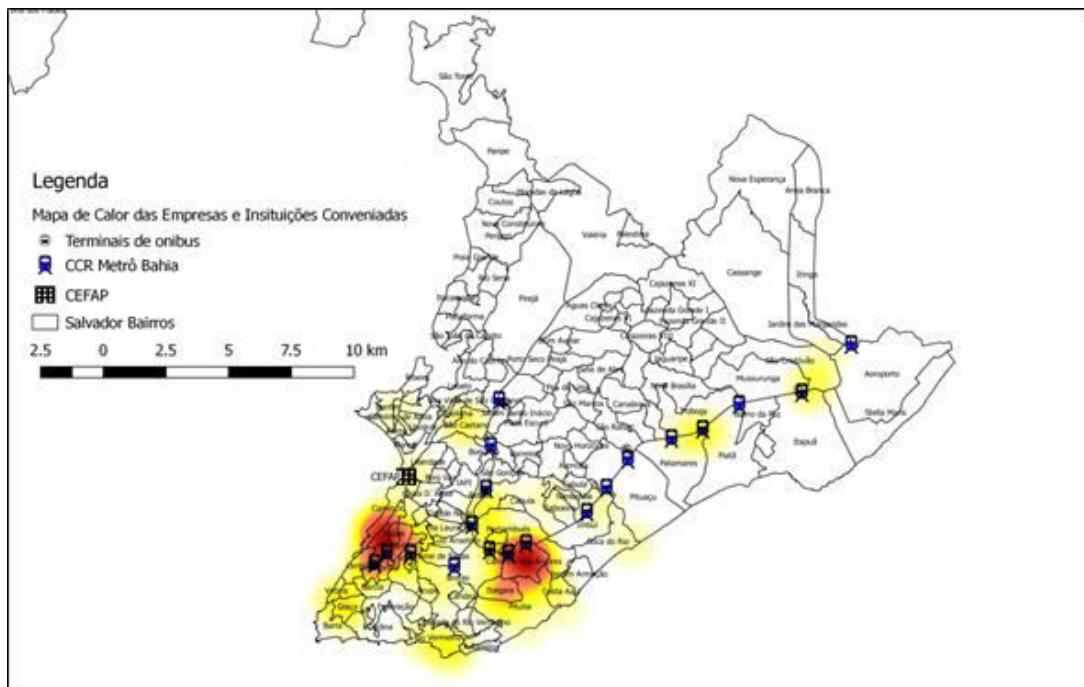
Fonte: Prefeitura de Salvador / elaborado pelos autores.

Figura 4.6 Mapa de calor das paradas das linhas de ônibus que passam no ponto mais próximo APAE São Joaquim.



Fonte: Elaborado pelos autores.

Figura 4.7 Mapa de calor das empresas e instituições conveniadas ao CEFAP.



Fonte: Elaborado pelos autores.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A problemática da mobilidade urbana e da acessibilidade para os portadores de deficiência cognitiva em Salvador/BA se dá pela falta carência de políticas públicas na qual o assunto é levado em consideração. As barreiras físicas e atitudinais, o preconceito da sociedade, o despreparo do sistema de transporte público para atender a demanda do grupo estudado reforçam a necessidade de reformular o contexto de transporte das pessoas com deficiência intelectual, principalmente no trajeto de suas residências até os centros especializados o qual foi detalhado.

Este trabalho detalha as condições da mobilidade urbana e acessibilidade no contexto dos portadores de deficiência intelectual ou cognitiva na capital baiana, trazendo um estudo de caso da associação de pais e amigos dos excepcionais (APAE), abrindo portas para futuros estudos que abordem a questão da mobilidade urbana contextualizando os portadores de deficiência intelectual. Pois, de acordo com o Art. 62 do Estatuto da Pessoa com Deficiência: O direito ao transporte da pessoa com deficiência será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas por meio da identificação e eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

Os direitos sociais dos portadores de DI tem sido uma luta árdua e constante no decorrer da história. Além das inovações tecnológicas, as políticas públicas foram avançando e contribuindo para a inclusão social. Um exemplo é o Estatuto da Criança e do Adolescente, a LDB - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - de 1996 (nº 9.394/ 96), que assegura aos alunos com deficiência o direito a currículo, métodos, recursos educativos e de organização específicos para atender às suas necessidades. Outro avanço notável foi a lei nº 8.213, de 1991, conhecida como Lei das Cotas, que prevê a contratação de pessoas com

deficiência no mercado de trabalho, o que obviamente também favoreceu os portadores de DI. Já em 2006, criou-se a Convenção Internacional das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, para promover, proteger e assegurar o desfrute pleno e igual dos direitos humanos das pessoas com deficiência. Mas ainda existem algumas barreiras a serem vencidas.

As pessoas com síndrome de Down têm maiores dificuldades de se empregarem devido, a empresários alegam alguns motivos para manterem mais resistência a disponibilizar vagas para pessoas com deficiência intelectual está na imagem que a empresa irá passar quanto a contratação de funcionários de SD além de, pessoas com deficiência intelectual não se relacionam bem, cometem demasiadamente erros, não se interagem com as equipes de empregados, apresentam dificuldades de arrumar postos de trabalho/vagas onde possam desempenhar-se com sucesso, não são competitivos e atrapalham a produção dos resultados da empresa, etc. A falta de informação preconceito, discriminação, resistência em entrevistar e/ou contratar pessoas com deficiência, anunciar um cargo e exercer outro, as pessoas não entendem como uma pessoa deficiente pode desempenhar determinadas funções, entre outros fatores.

Quanto a macro acessibilidade analisada, os bairros de São Joaquim e da Pituba, em Salvador, possuem vasto modos de transportes que dão acesso às APAES estudadas. Para os dois centros estudados percebe-se que a integração modal (ônibus/metrô) permite viabilizar viagens que o transporte coletivo por ônibus não atenda diretamente, principalmente quando se refere a bacia do miolo. Contudo, no contexto da deficiência intelectual, viagens diretas e sem transbordos deveriam ser ofertadas e estimuladas de modo a facilitar o deslocamento destas pessoas. Sabe-se, ainda, que muitas deficiências deste tipo acompanham quadros de mobilidade reduzida além das dificuldades sociais, o que dificulta ainda mais a mobilidade urbana dos estudantes da APAE. Pode-se concluir ainda que poucas empresas como é o caso da administradora do metrô de Salvador, CCR Bahia, tem o preparo e funcionários qualificados para o atendimento de pessoas com deficiência intelectual, física e demais deficiência. Quanto aos ônibus ofertados, como a frota foi renovada recentemente, têm-se estrutura, mas ainda necessita de treinamentos dos motoristas e cobradores para atender esta população conforme suas necessidades.

Recomenda-se aos futuros trabalhos relacionados ao tema proposto que se analise a aplicabilidade das leis supracitadas referentes aos portadores de deficiência no contexto da mobilidade urbana. De acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência, Art. 6º. Para fins de aplicação desta lei considera-se acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes, da informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertas ao público, de uso público ou privadas de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. Deve-se pesquisar se nos demais municípios onde contém unidades especializadas da APAE a aplicabilidade da acessibilidade para as pessoas com deficiência, além de avaliar as barreiras que entrase ou limite a plena locomoção com segurança desde a origem até o destino do trajeto.

REFERÊNCIAS

APAE. Conheça APAE. 2018. Disponível em: <<http://www.apaesalvador.org.br/conheça-apae>>. Acesso em: 25 out. 2018.

AGÊNCIA BRASIL. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/> Acesso em: 25 out. 2018.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. Diretrizes de atenção à pessoa com Síndrome de Down / Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. Brasília: Ministério da Saúde, 2012.

BRASIL. Ministério de Educação. Disponível em: <https://www.mec.gov.br/> Acesso: 01 de Novembro de 2018.

CCR Metrô Bahia. Disponível em: <http://www.ccrmetrobahia.com.br/> Acesso: 01 de Novembro de 2018.

FERRAZ, A. C. P., TORRES, I. G. E. Transporte público urbano. São Paulo: Ed. Rima, 2001
FONTES, Élio Santana. Transporte urbano em Salvador: uma análise crítica dos planos diretores da cidade / Élio Santana Fontes. 2012.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. O Cidades é uma ferramenta para se obter informações sobre todos os municípios do Brasil num mesmo lugar. 2015 e 2017.

INCLUO. Disponível em: <http://incluo.com.br/> Acesso em: 25 out. 2018.

INEP Disponível em: <http://portal.inep.gov.br/web/guest/inicio> Acesso em: 25 out. 2018.

_____ LEI Nº 8.213, DE 24 DE JULHO DE 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8213cons.htm Acesso em: 21 de Novembro de 2018.

_____ LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm Acesso em: 21 de Novembro de 2018.

_____ DECRETO Nº 6.094, DE 24 DE ABRIL DE 2007. Dispõe sobre a implementação do Plano de Metas Compromisso Todos pela Educação, pela União Federal, em regime de colaboração com Municípios, Distrito Federal e Estados, e a participação das famílias e da comunidade, mediante programas e ações de assistência técnica e financeira, visando a mobilização social pela melhoria da qualidade da educação básica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6094.htm Acesso em: 21 de Novembro de 2018.

_____ DECRETO Nº 6.949, DE 25 DE AGOSTO DE 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007 Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm Acesso em: 21 de Novembro de 2018.

____ DECRETO Nº 7.611, DE 17 DE NOVEMBRO DE 2011. Dispõe sobre a educação especial, o atendimento educacional especializado e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7611.htm Acesso em: 21 de Novembro de 2018.

Morales, Patricia M. López, et al. "Reseña histórica del síndrome de Down." *Revista de la Asociación Dental Mexicana* 57.5 (2000): 193-199.

Organização Mundial da Saúde Disponível em: <http://www.who.int/eportuguese/countries/bra/pt/> Acesso em: 21 de Novembro de 2018.

RAIS, Relação Anual de Informações Sociais. Disponível em : <http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/rais.htm> Acesso: 01 de Novembro de 2018.

TORBI, M. Reflexões sobre o Transporte Coletivo de Passageiros. São Paulo: EMT, 2014.

Toldrá, R. C., De Marque, C. B., & Brunello, M. I. B. (2010). Desafios para a inclusão no mercado de trabalho de pessoas com deficiência intelectual: experiências em construção. *Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo*, 21(2), 158-165.

World Health Organization. Chapter V: mental retardation (F70-F79). The ICD10. Classification of mental and behavioural disorders. Clinical descriptions and diagnostic guidelines. 10th revision, edition 2010.