



## **POSSIBILIDADES E DEFICIÊNCIAS DO TRANSPORTE COLETIVO DE PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS EM MONTES CLAROS – MG**

ROQUETTE, Maria Luiza Sapori Toledo

*Estudante de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade  
Estadual de Montes Claros - Unimontes  
maluroquette@gmail.com*

CARDOSO, Antônio Dimas

*Professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de  
Montes Claros - Unimontes  
antonio.dimas@unimontes.br*

304

### **RESUMO**

A proposta da presente comunicação é focar na análise da vulnerabilidade social no espaço público das pessoas com necessidades especiais, ou seja, dos indivíduos que possuem alguma deficiência que lhes impõe grave dificuldade de locomoção e que utilizam o benefício da gratuidade do transporte coletivo público municipal. Desde 2010, existem em Montes Claros (MG) quatro categorias de beneficiários do sistema de gratuidade do transporte coletivo municipal. São eles: os idosos, maiores de 60 anos, fiscais-municipal, estudantes com direito ao meio-passe estudantil e, por fim, as pessoas com necessidades especiais, transitórias ou definitivas, com renda familiar mensal, per capita, igual ou menor a um salário mínimo. Estima-se que o número total de usuários que fazem parte da categoria examinada seja de 6.445 pessoas. Assim, pretende-se demonstrar, de forma geral, quem são os beneficiários do sistema da gratuidade no transporte coletivo público de Montes Claros (MG), quantos estão cadastrados atualmente, no ano de 2014, qual a deficiência predominante entre os usuários do sistema e, por fim, qual a importância do benefício para aqueles que dele necessitam e utilizam e para o município de Montes Claros (MG).

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana. Acessibilidade. Transporte coletivo.

### **ABSTRACT**

The purpose of this communication is to focus on the analysis of social vulnerability in public space for people with special needs, ie, individuals who have a disability that imposes severe difficulty in walking and using the benefit of free public municipal public transportation. There are currently, in Montes Claros (MG), four categories of recipients of the generosity of the local public transportation system. They are: the elderly, those over 60 years, municipal tax, students entitled to half-pass, and finally, people with special needs temporary or definitive, family income, per capita, equal to or less minimum wage. It is estimated that the total number of users that are part of the category to be examined of 6,445 people. Thus, we intend to demonstrate, in general, who are the beneficiaries of the system of free public bus transportation in Montes Claros (MG), how many are currently registered in the year 2014, which the predominant disability among system users and finally, what is the importance of the benefit to those who need it and use and the municipality of Montes Claros (MG).

**Keywords:** Urban Mobility. Accessibility. Vulnerability. Collective transport. Benefit.



## INTRODUÇÃO

Diante da existência, em Montes Claros (MG), de pessoas com necessidades especiais, em especial das que serão analisadas na presente comunicação, ou seja, as que apresentam alguma deficiência que lhes impõe grave dificuldade de locomoção, com renda *per capita* familiar menor que um salário mínimo, e que, por isso, se encontram em situação de vulnerabilidade social, é necessário que o município, através de políticas públicas, atenuar as disparidades existentes entre os seus cidadãos possibilitando que todos tenham acesso aos serviços disponíveis na cidade e, com isso, tenham assegurados os direitos e garantias constitucionalmente previstos.

Com este intuito é que foi criado o benefício da gratuidade do transporte coletivo municipal, que é concedido como uma forma de diminuir as desigualdades, dificuldades e preconceitos enfrentados por estes indivíduos, inserindo-os no contexto urbano.

Através de uma abordagem teórica/conceitual, destaca-se, a mobilidade urbana e a acessibilidade como instrumentos de inclusão social e o transporte público como um importante meio responsável por viabilizar a inserção do indivíduo na sociedade, e a importância do benefício da gratuidade para aqueles que dele necessitam e os prejuízos decorrentes do uso político do mesmo.

Além disso, será analisado se, através da concessão dos benefícios pelo município de Montes Claros–MG, a inclusão dos indivíduos em situação de vulnerabilidade (beneficiários do sistema) na sociedade tem se dado de forma efetiva, por meio do acesso aos direitos sociais assegurados pela Constituição Federal, tais como o trabalho, saúde, educação e lazer, diminuindo/eliminando a segregação sócio-espacial existente no espaço urbano.

Durante as pesquisas de dados, foram analisados os cadastros dos usuários deste benefício e, com base nesse estudo, chegou-se à conclusão de que o benefício é concedido de forma quase que igualitária entre os usuários do sexo feminino e masculino, sendo inexpressiva a diferença entre os gêneros.

Além disso, verificou-se que a maioria dos usuários possui idade entre 30 e 40 anos, são solteiros e apresentam uma enfermidade permanente.

Assim, através da análise dos dados pesquisados, é demonstrado quem são os beneficiários do sistema, quantos estão inscritos/cadastrados atualmente no ano de 2014 e qual a deficiência predominante entre estes usuários.



Desta forma, no primeiro tópico são analisados os conceitos de mobilidade urbana, acessibilidade e vulnerabilidade social das pessoas com necessidades especiais.

Já no segundo tópico é abordada a concessão do benefício da gratuidade do transporte público em Montes Claros-MG e a inclusão social destes usuários no contexto urbano.

No terceiro tópico são analisados e apresentados os dados sobre as pessoas que apresentam necessidades especiais e que são usuárias do benefício da gratuidade, destacando-se a importância do benefício para aqueles que o recebem e os prejuízos ocasionados pelo seu uso político.

Por fim, são feitas as considerações finais acerca do que foi apresentado na presente comunicação.

## **1 MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE, VULNERABILIDADE SOCIAL DAS PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS**

Em Montes Claros, norte do Estado de Minas Gerais, através de uma política pública municipal, algumas pessoas utilizam gratuitamente o transporte coletivo. São usuários considerados vulneráveis socialmente pelo poder público. Pois, é através do referido modal, juntamente com o benefício fornecido pelo município, é que ocorrerá a possibilidade de inserção destes indivíduos que possuem grave dificuldade de locomoção e baixa renda mensal (igual ou menor a um salário mínimo) na sociedade.

Ressalta-se que a mobilidade urbana e a acessibilidade, apesar de serem dois conceitos diferentes, são interdependentes e que, juntamente com o transporte público (e seu funcionamento adequado), proporcionam a ligação de todos os indivíduos com a cidade, ao conceder o acesso às atividades/serviços necessários à vida moderna, tais como a saúde, educação, trabalho e lazer.

Walter G.Hansen<sup>1</sup>, define a acessibilidade:

(...) accessibility is defined as the potential of opportunities for interaction. This definition differs from the usual one in that it is a measure of the intensity of the possibility of interaction rather than just a measure of the ease of interaction. In general terms, accessibility is a measurement of the spatial distribution of an activity (opportunities for interaction) adjusted for the

---

<sup>1</sup> Em 1959, Walter G. Hansen lançou o primeiro conceito analítico sobre acessibilidade dentro do contexto de planejamento de transportes.



ability and desire of people or firms to overcome spatial separation. (HANSEN, 1959, p.4-5)<sup>2</sup>

Com efeito, a acessibilidade se caracteriza pela potencialidade e facilidade de se atingir os destinos desejados, disponibilizada através da efetividade do sistema de transporte, ou seja, a forma como as pessoas desejam e podem realizar os seus deslocamentos.

Segundo Vasconcellos (2012), a acessibilidade refere-se à facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos, os veículos ou destinos desejados.

Já para os autores Carruthers e Lawson, é importante distinguir a diferença entre acessibilidade e mobilidade. Nesse sentido, estes autores conceituam a mobilidade:

In discussing limitations on the need for movement, it is necessary to distinguish between access and mobility. Most journeys are made for a purpose - to access work place, shop, education, recreation and so on. Mobility is the demand for movement and arises as a result of the desire for access. We can therefore influence the model of travel and the length of the journey through land-use planning. (CARRUTHERS; LAWSON, 1995, p.13)<sup>3</sup>

Por outro lado, a mobilidade urbana é representada pela habilidade de deslocamento dos indivíduos no meio urbano e que depende do desempenho do sistema de transporte público, juntamente com as características do indivíduo, para ser concretizada.

Com o intuito de melhor esclarecer a diferença e dependência existente entre os conceitos de acessibilidade e mobilidade, Raia Jr. exemplifica: “Se uma pessoa possui deficiência física, muitas vezes, não pode tomar o ônibus, pois ela não tem mobilidade, embora tenha acessibilidade ao transporte coletivo” (RAIA JUNIOR, 2000, p.16).

---

<sup>2</sup> “(...) acessibilidade é definida como o potencial de possibilidades de interação. Esta definição diferente do habitual em que é uma medida da intensidade da possibilidade da interação em vez de apenas uma medida da facilidade de interação. Em termos gerais, a acessibilidade é uma medida da distribuição espacial de uma atividade (oportunidades de interação) ajustada para a capacidade e o desejo de pessoas ou empresas a superar a separação espacial.” (HANSEN, 1959, p.4-5, tradução nossa)

<sup>3</sup> “Ao discutir as limitações sobre a necessidade de movimento, é necessário distinguir entre o acesso e mobilidade. A maioria das viagens são feitas com um propósito - para acessar local de trabalho, compras, educação, lazer e assim por diante. Mobilidade é a demanda para o movimento e surge como resultado do desejo por acesso. Podemos, portanto, influenciar o modelo das viagens e o duração da jornada pensando no planejamento do uso e ocupação do solo.” (CARRUTHERS, LAWSON, 1995, p.13, tradução nossa)



Nas cidades brasileiras, realidade que não é diferente em Montes Claros–MG, existe um grande incentivo<sup>4</sup> ao uso do transporte particular, cuja frota vem crescendo, em detrimento do transporte público, causando, assim, o sucateamento deste em decorrência da perda de sua importância, eficiência e confiança, tornando cada vez mais precárias a mobilidade e acessibilidade.

Este problema vem segregando e diferenciando os cidadãos e os espaços urbanos, haja vista que só aqueles que tem condições de adquirir um meio de transporte particular é que possui melhor acessibilidade à cidade, enquanto a maioria continua limitada no seu ir e vir cotidiano.

Para MORRIS et al (1979), o modo de transporte disponível para os indivíduos é um elemento particularmente vital no cálculo da acessibilidade. Apesar de o transporte particular ser um meio mais disponível, confortável e rápido, para suprir os desejos de deslocamento das pessoas, o crescimento da frota vem causando prejuízos pela enorme quantidade de congestionamentos nas vias, o que passa a ser um inconveniente e que reflete diretamente no aumento de tempo e gasto monetário para se fazer determinado percurso, inclusive para aqueles indivíduos que utilizam o transporte público, pois se este modal, que demorava um tempo X para ir de um ponto ao outro, agora, com aumento da frota de carros e congestionamentos, demora 2X para alcançar o mesmo destino, o que concorre para a sua ineficiência.

Desde modo, deve-se chamar a atenção para as pessoas que possuem alguma deficiência física, temporária ou permanente, e que, por isso, já possuem uma dificuldade natural para se locomoverem na cidade. A falta de atenção com a mobilidade urbana e acessibilidade conduzem esses indivíduos a uma segregação social cada vez maior, limitando o direito de ir e vir, daí a necessidade da criação de políticas públicas, tal como a concessão do benefício de gratuidade do transporte público, para integrá-los à vida urbana.

Nesse sentido:

As pessoas com deficiência têm todas as dificuldades para circular, uma vez que o ambiente de trânsito nunca foi preparado para acomodá-los. Estas pessoas vivem a soma dos problemas e dificuldades das demais pessoas, além de os seus próprios problemas. A raiz do problema está tanto nos limites físicos e mentais, quanto nos limites políticos, referentes a não ter suas particularidades reconhecidas pela sociedade. No Brasil, isto começou a

<sup>4</sup> Com base nos números de registros do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), em junho de 2014 a frota de automóveis do Brasil é de 46.633.635 carros, já em Montes Claros (MG), a frota é de 78.554 carros.



mudar, especialmente a partir da década de 2000. (VASCONCELLOS, 2012, p. 57).

Devido à importância da mobilidade e da acessibilidade para a inclusão do indivíduo na sociedade, principalmente daqueles que possuem necessidades especiais, como destacados nessa comunicação, e para que estes conceitos passem a fazer parte da realidade das cidades brasileiras, é imprescindível que os municípios invistam não só na viabilidade do transporte público<sup>5</sup>, em detrimento do transporte particular, mas, também, ao acesso a este modal e, conseqüentemente, a todos os setores da cidade, para que seja garantida a fruição do espaço urbano de forma igualitária por todos os cidadãos, indistintamente, como forma de amenizar a atual a segregação espacial.

Importante e obrigatório é viabilizar o acesso de todo e qualquer cidadão, de forma independente, a todas as opções oferecidas pela cidade para que se possa dar efetivamente o cumprimento da cidadania por todos, principalmente para aqueles que já possuem alguma restrição em sua mobilidade, como é o caso dos deficientes físico, mental e sensorial e que estão em situação de vulnerabilidade social. A cidadania não depende do que uma pessoa é capaz de fazer fisicamente, mas, sim, das decisões que ela pode tomar por si só.

Assegurar a concessão do benefício da gratuidade para os indivíduos que se apresentam vulneráveis socialmente, garantindo, ainda, um serviço de transporte que tenha segurança e qualidade, são fatores fundamentais para que estes cidadãos, que estão segregados do ambiente urbano central, possam, de forma igualitária, ter acesso e usufruir de toda a cidade, conforme preconiza GOMIDE, LEITE, RABELO:

(...) o transporte público é também, além de um componente do sistema de mobilidade urbana, um importante elemento de combate à pobreza urbana. Portanto, se o serviço não for adequado às necessidades da população, especialmente a mais pobre, como indicam recentes estudos (GOMIDE, 2003; ITRANS, 2004), ele pode, ao contrário transformar-se num empecilho a acesso às oportunidades e atividades essenciais – i.e., numa barreira à inclusão social. (GOMIDE, et. al., 2006, p. 7)

Assim, os indivíduos usuários do sistema de gratuidade do transporte público que possuem necessidades especiais, abordados na presente comunicação, sofrem não só com a

---

<sup>5</sup> Deve-se destacar que o transporte público é um serviço de caráter essencial, conforme dispõe o artigo 30 da Constituição da República, e, por isso, é um serviço fundamental para possibilitar o acesso às funções sociais da cidade, tais como o trabalho, moradia, estudo, lazer e que são determinantes para a caracterização da circulação/fluxo e urbano.



insuficiência de recursos financeiros, mas, também, com a discriminação social, aqui entendida como a não fruição dos direitos sociais de forma equânime e, ainda, com a segregação espacial.

Por isso, a efetiva inclusão destas pessoas na sociedade, neste trabalho entendida como o próprio espaço urbano, depende não apenas de suplantar as dificuldades financeiras, mas requer, também, a melhoria do sistema como um todo, de modo a priorizar o acesso e a utilização do transporte público em detrimento do transporte particular, com intuito de se melhor conectar as localidades espacialmente separadas, para que, então, os indivíduos vulneráveis e segregados deixem de ser meros indivíduos e passem a ser verdadeiros cidadãos integrados à cidade, passando a usufruir de forma igualitária e independente de todo contexto urbano.

## **2 A CONCESSÃO DO BENEFÍCIO DE GRATUIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO DE MONTES CLAROS – MG E A INCLUSÃO SOCIAL DESTES USUÁRIOS NO CONTEXTO URBANO**

Desde 2010, vigora em Montes Claros – MG 04 (quatro) categorias de beneficiários do sistema de gratuidade do transporte coletivo municipal. São eles: os idosos, maiores de 60 anos, fiscais-municipal, estudantes com direito ao meio passe estudantil e, por fim, as pessoas com necessidades especiais, transitórias ou definitivas, com renda familiar mensal, *per capita*, igual ou menor a um salário mínimo.

Nesta comunicação, a análise do sistema de concessão do benefício de gratuidade para o transporte público pelo município de Montes Claros – MG se restringe às pessoas que possuem necessidades especiais, transitórias ou definitivas, com renda familiar *per capita* mensal igual ou menor a um salário mínimo.

De início, destaca-se que toda a concessão do benefício da gratuidade aqui abordada é, atualmente, regulada pela lei municipal nº 4.226, de 12 de maio de 2010, que estabeleceu, de forma taxativa, quem possui o direito à gratuidade e como essa será concedida, revogando as leis anteriores que versavam sobre o assunto<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Todo o trâmite para a concessão do benefício envolve, necessariamente, três sujeitos, quais sejam, o titular do direito que o está requisitando; a MCTTRANS, órgão da administração indireta do Município de Monte Claros-MG, responsável pela fiscalização do trânsito da cidade; e a ATCMC (Associação das Empresas de Transporte



Assim, desde que seja atestada a deficiência, temporária ou permanente do indivíduo requerente, pelos médicos peritos da MCTRANS e ATCMC, a concessão do benefício da gratuidade do transporte público é efetivada.

Após a concessão do benefício, a lei mencionada não estipula um prazo de duração específico, havendo, no entanto, um consenso entre a MCTRANS e a ATCMC, até mesmo como forma de controlar e conhecer a quantidade de pessoas que estão utilizando ou não o benefício, em que, no caso de constatação de deficiência/enfermidade definitiva, o beneficiário passará por nova avaliação médica de 03 (três) em 03 (três) anos.

Já no caso de uma deficiência/enfermidade temporária, como é o caso dos usuários em tratamento de hemodiálise, o exame deverá ser repetido de 02 (dois) em 02 (dois) anos, enquanto que para beneficiários em tratamento de câncer o reexame é feito anualmente.

Em se tratando de benefícios concedidos aos portadores de doenças incapacitantes temporárias, como, por exemplo, uma perna fraturada, a data para o novo exame será indicada pelo médico especialista, sendo que, de um modo geral, o reexame é executado de 06 (seis) em 06 (seis) meses.

Importante destacar que o próprio sistema de controle estabelecido pela MCTRANS e ATCMC exige destes usuários portadores de deficiência, para a renovação do benefício, certa mobilidade e acessibilidade.

---

Coletivo Urbano de Montes Claros – MG), que é uma associação, sem fins lucrativos, destinada a congregar as empresas que exercem a atividade de transporte coletivo urbano de Montes Claros-MG.

Primeiramente, importa destacar, no caso analisado, que a concessão do benefício ocorrerá para aquelas pessoas que demonstrem ser portadoras de alguma deficiência seja esta física, mental, visual, ou qualquer outra enfermidade, permanente ou temporária, que limite a locomoção, desde que comprovem, também, possuir renda familiar per capita mensal igual ou inferior a um salário mínimo.

Tais requisitos, desde já, deixam claro que a concessão do benefício da gratuidade na hipótese ora discutida visa indivíduos em que se encontram em alto grau de vulnerabilidade social.

A gratuidade será requerida pelo indivíduo junto à MCTRANS, através do preenchimento de um formulário próprio, no qual identificará a deficiência que possui e o seu rendimento mensal, tudo corroborado por laudo técnico de um especialista, que é anexado ao formulário, atestando a deficiência alegada.

Logo em seguida, o indivíduo é submetido a uma avaliação médica feita pelo corpo técnico da MCTRANS e, caso seja constatada a deficiência pelo médico da MCTRANS, a ficha do requerente é encaminhada para o médico da ATCMC que avaliará se existe ou não a necessidade de uma nova avaliação feita por ele. Importante frisar que só são encaminhados para ATCMC os casos em que a deficiência é previamente confirmada pelo médico da MCTRANS, não chegando ao conhecimento da ATCMC as ocorrências que são descartadas/negadas de plano pelo órgão municipal.

Após a realização do exame pelo médico da ATCM, poderá ser confirmada a deficiência/enfermidade e, assim, o direito ao benefício da gratuidade poderá ser concedido, havendo, ainda, numa outra hipótese, a possibilidade de ser suscitada dúvida quanto à deficiência/enfermidade alegada pelo interessado, quando este deverá passar por um novo exame médico pericial, desta vez realizado por corpo de 03(três) médicos, sendo 02(dois) representantes da MCTRANS e 01 (um) representante da ATCMC. Realizada a perícia tríplice, caso os médicos confirmem a existência da enfermidade alegada e, conseqüentemente, do direito suscitado, o benefício é prontamente concedido ao interessado.





O benefício, na maioria das vezes, alcança, além do próprio titular do direito, um acompanhante, o que ocorre nos casos de enfermidade incapacitante, como, por exemplo, as doenças mentais. Oportuno esclarecer que a extensão do benefício para um acompanhante não é apenas um direito do usuário, mas, na verdade, uma verdadeira necessidade, já que, em alguns casos, o portador da deficiência/necessidade é proibido de utilizar do transporte coletivo urbano se estiver desacompanhado.

A criação de políticas públicas pelo município, como o benefício da gratuidade do transporte público, é de grande importância para a inserção no contexto urbano das pessoas que possuem necessidades especiais.

A natural restrição de locomoção que os indivíduos com necessidades especiais possuem, associada a uma baixa renda *per capita*, faz com que essas pessoas se isolem em bairros distantes do centro comercial da cidade e deixem de usufruir, como os outros cidadãos, que possuem melhores condições financeiras e de melhores opções de mobilidade e acessibilidade, dos direitos disponíveis, tais como, educação, lazer, trabalho, compras, saúde.

Explica Vasconcellos:

As pessoas com deficiência física têm maiores dificuldades de locomoção, o que é agravado por calçadas mal conservadas e pelo transporte público inadequado. Em países mais ricos, as calçadas, as interseções e os ônibus estão adaptados, mas isso raramente se observa nos países em desenvolvimento. (VASCONCELLOS, 2012, p.51).

A concessão do benefício da gratuidade do transporte público ajuda a atenuar os problemas sofridos por essas pessoas com necessidades especiais, minimizando a segregação espacial, quando através do ônibus estas podem ter acesso à cidade. Entretanto, existem outras questões que o poder público deve atentar, como, por exemplo, melhorar e priorizar o transporte público em detrimento do privado, melhorar a acessibilidade aos meios de transporte, para que a inserção destes indivíduos se dê de forma plena e concreta.

Desta forma, os usuários do sistema de gratuidade abordados na comunicação devem ter acesso pleno, participar e usufruir de todos os direitos que a cidade oferece aos seus cidadãos de forma independente, para que o benefício cumpra com exatidão a sua função precípua.



### **3 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS SOBRE OS USUÁRIOS DO BENEFÍCIO DA GRATUIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO DE MONTES CLAROS -MG**

Como se viu, os beneficiários analisados neste trabalho são pessoas com necessidades especiais, temporária ou definitiva, tais como deficiência auditiva, física, mental, portadores de câncer, em tratamento de hemodiálise, e outras doenças incapacitantes que dificultem de alguma forma a locomoção do indivíduo, que se enquadrem, também, no critério sócio econômico, pois devem comprovar renda familiar mensal *per capita* de um salário mínimo ou menos.

Vale ressaltar, ainda, que a grande maioria dos beneficiários são oriundos de outras cidades, predominantemente do norte de Minas e sul da Bahia, ou seja, apesar de residirem em Montes Claros/MG, não são nascidos na cidade.

A deficiência/enfermidade predominante entre os usuários está relacionada à saúde mental, perfazendo um total de 915 (novecentos e quinze) usuários.

Deve-se destacar que a maioria destes usuários é aposentada/pensionista pelo INSS e recebe deste órgão 01 (um) salário mínimo mensal, com o qual sustenta, geralmente, 03 (três) ou (04) quatro pessoas que integram o seu núcleo familiar.

Estes dados demonstram e afirmam a vulnerabilidade social dos usuários do sistema de gratuidade do transporte público.

Diariamente, são feitas várias solicitações para o recebimento do benefício da gratuidade do transporte público. Entretanto, o município de Montes Claros não possui qualquer registro dos casos em que o benefício foi prontamente negado pela MCTRANS, que, conforme explicado<sup>7</sup>, sequer chegam ao conhecimento da ATCMC. Por isso, não há elementos suficientes para precisar a quantidade de casos em que houve a negativa pelo órgão municipal, sendo de conhecimento apenas os números apresentados pela ATCMC.

Com base nos registros da ATCMC, é importante evidenciar que a MCTRANS não possui registros semelhantes, sendo possível estimar que, atualmente, no ano de 2014, o número total de usuários com necessidades especiais seja de 6.445 (seis mil quatrocentos e quarenta e cinco) pessoas cadastradas (apenas os titulares dos benefícios, não incluídos os acompanhantes).

---

<sup>7</sup> Vide nota de rodapé nº.8.



Deve-se atentar ao fato de que 2.457 pessoas tiveram o benefício cancelado por não ter comparecido dentro do prazo previsto para o recadastramento, conforme determinado por lei e explicado anteriormente. Entretanto, estes beneficiários não recadastrados continuam portando as identificações anteriores, que estão sendo paulatinamente recolhidas pelos cobradores dos ônibus, na medida em que os portadores as tentam utilizar.

Existem ainda os usuários que foram recadastrados pela MCTRANS no período estipulado por lei e que não possuem qualquer ficha cadastral, tanto junto à MCTRANS, como na ATCMC, donde se conclui não terem sido preenchidas as fichas necessárias e os requerimentos e tão pouco apresentados os exames médicos capazes de legitimar/confirmar a enfermidade destes beneficiários, conforme exigido da lei. Nessa situação, foram identificados durante as pesquisas, aproximadamente, 1.742 (um mil setecentos e quarenta e dois) usuários nesta situação.

Daí, 02 (dois) questionamentos são necessários: Quem são estes usuários? Será que realmente fazem jus ao benefício?

Embora exista certo controle por parte da ATMC para a concessão dos benefícios para aquelas pessoas que realmente fazem jus, existem alguns benefícios que são concedidos sem a observância do que estipula a lei.

Várias pessoas, diariamente, tentam, de alguma forma, obter o benefício sem atender aos critérios previstos em lei, muitos utilizando, lamentavelmente, da prerrogativa de ser “afilhado” de políticos, ou que foram encaminhadas por uma determinada pessoa, ou, ainda, pela facilidade de adquirir um laudo médico que não condiz com a condição de saúde do indivíduo.

O antropólogo Roberto Damatta, ao analisar o jeito brasileiro de ser, reflete sobre a questão da observância das normas no nosso país:

(...) Assim, utilizamos o clássico ‘jeitinho’ que nada mais é uma variante cordial do ‘sabe com quem está falando?’ e outras formas mais autoritárias que facilitam e permitem burlar a lei ou nela abrir uma honrosa exceção que a confirma socialmente. Mas o uso do ‘jeitinho’ e do ‘sabe com quem está falando?’ acaba por engendrar um fenômeno muito conhecido e generalizado entre nós: a total desconfiança em relação a regras e decretos universalizantes. Essa desconfiança, entretanto, fere sua própria antítese, que é a esperança permanente de vermos as leis serem finalmente implementadas e cumpridas. Julgamos, deste modo, que a sociedade pode ser modificada pelas boas leis que algum governo venha estabelecer e fazer cumprir.” (DAMATTA, 1997, p. 247)



Vale ressaltar que, com a publicação da lei 4.226/2020, estipulou-se, através do seu art. 9<sup>o</sup>, a necessidade de recadastramento de todos os usuários beneficiários em atividade dentro do prazo de 365 dias, a partir da data da sua publicação, sob pena de cancelamento automático dos benefícios daquelas pessoas que não se apresentassem no prazo estipulado. Posteriormente, o referido prazo foi prorrogado pela MCTTRANS e, mesmo após a sua prorrogação, foram aceitos recadastramentos fora do prazo. Tem-se registros de recadastramentos realizados já no ano de 2013, ou seja, mesmo 02 (dois) anos após o término do prazo estabelecido em lei, o que demonstra, de certa forma, o descumprimento da própria legislação elaborada pelo município.

Em Montes Claros (MG), a facilidade de se conseguir um laudo clínico incoerente é muito grande, o que leva, na maioria das vezes, as pessoas que não possuem qualquer deficiência física (que preencha os requisitos da lei) a pleitear o direito ao benefício da gratuidade do transporte público. Deve ser destacado que em 80% (oitenta por cento) das perícias triplíces realizadas, o benefício é negado, já que, nesses casos, os médicos chegam a conclusão de que o interessado não faz jus ao benefício, por não preencher os requisitos exigidos pela lei ou quando o lado do especialista não é coerente com o quadro clínico apresentado pelo requerente. (ATCMC, 2014).

Entretanto, conforme ressalta Gomide (2003), as tarifas do transporte coletivo são calculadas a partir do rateio entre o custo médio de operação dos serviços (incluídos os custos de capital, depreciação e impostos) pelo número de passageiros pagantes. No caso dos benefícios de gratuidade concedidos pelo município, como se tem no caso ora estudado, o funcionamento do sistema encontra seu equilíbrio através dos demais usuários comuns, que passam a “financiar” o serviço.

Daí porque a concessão do benefício de gratuidade deve ser feita com extrema cautela, após minuciosa análise de cada caso, sem a interferência de quaisquer interesses, devendo ser concedido apenas para aquelas pessoas que dele realmente necessitam e fazem jus, pois a distribuição desordenada, com fins eleitoreiros, por exemplo, causa uma inversão no sistema, sobrecarregando as empresas de transporte, que transferem todo o ônus para os usuários pagantes do sistema.

---

<sup>8</sup> Artigo 9º - Deverá haver o recadastramento de todos os usuários beneficiários, perdendo a validade todas as carteiras no prazo de 365 dias, a partir da publicação da presente lei. (Lei Municipal nº. 4.226 de 12 de maio de 2010).



Em outras palavras, a concessão sem critérios do benefício da gratuidade acaba por prejudicar outra parcela vulnerável da sociedade, representada pelos trabalhadores de baixa renda, que é obrigada a suportar todo o peso do valor da passagem, que não usufruem de qualquer benefício.

Como se viu, a concessão do benefício da gratuidade, embora seja de grande e fundamental importância para a inserção no espaço urbano daqueles que dele necessitam e fazem jus, deve ser feita em estrita observância à lei municipal que o regulamenta. Vale a pena chamar atenção ao grande número de usuários com necessidades especiais cadastrados durante as pesquisas, num total de 6.445 (seis mil quatrocentos e quarenta e cinco), pois, conforme foi apresentado no início deste trabalho, existem outros grupos que possuem o direito a gratuidade do transporte coletivo urbano e que aqui não foram analisados.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É latente a importância de se observar e levar em grande conta a mobilidade urbana e a acessibilidade para estruturação de uma cidade, pois são fatores fundamentais para a inserção de todos os cidadãos em seu meio, de forma que possam fruir de modo completo e independente de todo espaço urbano (escolher onde se quer ir e não apenas ir onde é possível), principalmente para aquelas pessoas se encontram em situação de vulnerabilidade e segregação social, tais como as aqui analisadas.

O risco da inobservância destes conceitos é de tornar o espaço urbano cada vez mais segmentado, dividido e, como consequência, fazer com que as pessoas que o integram se tornem cada vez mais distantes entre si, quando se tem os famosos jargões populares “cada um em seu lugar” ou “cada macaco em seu galho”.

Cumpramos saber se a cidade de Montes Claros-MG, ao assegurar o benefício da gratuidade de transporte coletivo para os que possuem necessidades especiais, está efetivamente inserindo essas pessoas que, a princípio, seriam potencial e socialmente segregadas em razão de suas próprias limitações, no contexto social. Em outras palavras, se este benefício é suficiente para alcançar esse mister. Ou, ainda, se estes indivíduos conseguem e podem usufruir de tudo o que a cidade oferece.



O município de Montes Claros/MG tem observado os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade para organizar o espaço urbano, com intuito de integrar toda sociedade, principalmente os vulneráveis e segregados, ao meio urbano?

Com efeito, deve-se atentar para o uso político do benefício de gratuidade, sem a devida observação do que preconiza a lei, o que, infelizmente, ocorre muito na cidade analisada. A concessão do benefício deve ser feita em estrita observação das normas, sob o risco de haver uma inversão do objetivo, pois, quem arcará com o custo daqueles que possuem o benefício indevidamente são os trabalhadores assalariados, que não possuem qualquer favorecimento legal e que utilizam o transporte público como único meio de locomoção.

Desta forma, cumprir o que estabelece a lei é o mínimo que todos os sujeitos envolvidos podem fazer para que o benefício da gratuidade do transporte público atinja o fim a que se propõe, que é o de tornar a cidade acessível às pessoas vulneráveis.

Do contrário, poderão gerar situações de concessões do benefício à pessoas que não fazem jus ao mesmo e, pior, deixar de concedê-lo a quem realmente dele necessita e mereça ser socialmente amparado pelo Estado.

## REFERÊNCIAS

ALVES, P.; JUNIOR RAIA AZEVEDO, A. *Mobilidade e acessibilidade urbanas sustentáveis: A gestão da mobilidade no Brasil*. Disponível em: <<http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A3-039.pdf>>. Acesso em: 24 de Abril de 2014.

ATCMC, *Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Montes Claros-MG*, 2014.

CARMO, Renato Miguel do. Do espaço abstracto ao espaço compósito: refletindo sobre as tensões entre mobilidades e espacialidades. In: CARMO, Renato Miguel do, SIMÕES, José Alberto (org.). *A Produção das Mobilidades Redes, Espacialidades e Trajectos*. Lisboa, Portugal, 2009, Imprensa de Ciências Sociais, p. 41-54.

CAVALCANTI ARAÚJO, M.; DE FREITAS ASSUNÇÃO, J.. *Pelo direito de ir e vir na cidade: mobilidade urbana e inclusão social em Cidade Praia – Natal/RN*. HOLOS - ISSN 1807-1600, 1, jul. 2008. Disponível em: <<http://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/HOLOS/article/view/118>>. Acesso em: 20 de abril 2014.



CARRUTHERS, D., LAWSON, G. The contribution of transport to the quality of life, *In: BLESSINGTON, H.K. (ed.), Urban Transport*. Londres: Tomas Telford Publications, 1995, p. 11 – 20.

CRESSWELL, Tim. Seis sistemas na produção das mobilidades. *In: CARMO, Renato Miguel do, SIMÕES, José Alberto (org.). A Produção das Mobilidades Redes, Espacialidades e Trajectos*. Lisboa, Portugal, 2009, Imprensa de Ciências Sociais, p. 25-37.

DAMATTA, Roberto. *Carnavais, malandros e heróis para uma sociologia do dilema brasileiro*. 6ª edição. Rio de Janeiro, Editora Rocco, 1997.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. *In: <http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm>*. Acesso em: 31 de julho de 2014.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. et.al. *Transporte público e pobreza urbana: Um índice – síntese de serviço adequado*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Brasília, agosto de 2006. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4788](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=4788)>. Acesso em: 02 de julho de 2014.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Transporte urbano e inclusão social: Elementos para políticas públicas*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Brasília, julho de 2003. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4191](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=4191)>. Acesso em: 2 de Julho de 2014.

HANSEN, Walter G. *Accessibility and residential growth* (tese). Massachusetts: Institute of Technology, 1959. Disponível em: <<https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/74869/32597665.pdf?sequence=1>>. Acesso em 31 de Julho de 2014.

JÚNIOR, João Alencar Oliveira. Direito à mobilidade urbana: a construção de um direito social. *In: Revista dos Transportes públicos – ANTP*, Ano 33, 2011. Disponível em: <[http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/F7434509-1AFA-478A-9ECD-9D0C9224E3A3.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/F7434509-1AFA-478A-9ECD-9D0C9224E3A3.pdf)>. Acesso em: 24 de Abril de 2014.

LEMOS, Diana Scabelo Costa Pereira da Silva. et. al. Análise da relação entre o sistema de transporte e a exclusão na cidade do Rio de Janeiro. *In: ENGEVISTA*, v.6, p. 36 -53, dezembro 2004. Disponível em: <[http://www.uff.br/engevista/3\\_6Engevista3.pdf](http://www.uff.br/engevista/3_6Engevista3.pdf)>. Acesso em: 02 de julho de 2014.

LÉVY, Jacques. *Os novos espaços da mobilidade* (2000). Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/viewFile/62/60>>. Acesso em: 28 de Abril de 2014.

MORRIS, J.M; DUMBLE, P.L; WIGAN, M.R. Accessibility indicators for transport planning. *In: Transportation Research, Part A*, v. 13, nº 2, p. 91 – 109. Disponível em: <



[http://www.atrf.info/papers/1978/1978\\_Morris\\_Dumble\\_Wigan.pdf](http://www.atrf.info/papers/1978/1978_Morris_Dumble_Wigan.pdf)>. Acesso em: 31 de Julho de 2014.

MUNICIPIO DE MONTES CLAROS–MG, *Lei nº 4226 de 12 de maio de 2010* – Disciplina a concessão de gratuidade no serviço de transporte coletivo urbano de Montes Claros, revoga as leis nº. 4.132, de 03 de setembro de 2009 e a lei 2.693 de 22 de março de 1999, e dá outras providências.

RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo. *Acessibilidade e Mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais* [tese]. São Carlos: Universidade Federal de São Paulo – USP, Escola de Engenharia São Carlos, 2000. Disponível em: <[www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde.../RaiaJrT.PDF](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde.../RaiaJrT.PDF)>. Acesso em: 31 de julho de 2014.

SANTOS, Dina Maria Rosário dos. *Mobilidade insubmissa: Um ensaio sobre linhas de fuga, trajetórias escolares e processo civilizador*. Disponível em: <[http://www.uel.br/grupoestudo/processoscivilizadores/portugues/sitesanais/anais14/arquivos/textos/Comunicacao\\_Oral/Trabalhos\\_Completos/Dina\\_Santos.pdf](http://www.uel.br/grupoestudo/processoscivilizadores/portugues/sitesanais/anais14/arquivos/textos/Comunicacao_Oral/Trabalhos_Completos/Dina_Santos.pdf)>. Acesso em: 28 de Abril de 2014.

SILVA, Ana Paula Queiroz da. et.al. *Exclusão social, transportes e políticas públicas*. In: XVIII CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO DE TRANSPORTES – ANPET, 2004, Florianópolis, SC. Disponível em: <[http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet\\_xviiiCongrpesqens/ac/arq114.pdf](http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq114.pdf)>. Acesso em: 2 de julho de 2014.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Mobilidade urbana e cidadania*. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.