

ACESSIBILIDADE EM NAVIOS DE ASSISTÊNCIA HOSPITALAR DA MARINHA DO BRASIL

ELSON FERREIRA MACHADO*
Engenheiro de Tecnologia Militar

SUMÁRIO

Introdução
Conceitos
Acessibilidade e mobilidade reduzida
Deficiência e restrição
Embarcações
O Transporte aquaviário e a acessibilidade no Brasil
Acessibilidade em navios de assistência hospitalar
Considerações finais

INTRODUÇÃO

As regiões da Amazônia Legal e do Pantanal, com índices elevados de mortalidade infantil, analfabetismo, doenças tropicais, êxodo rural e marginalidade, possuem cerca de 37 mil comunidades indígenas, ribeirinhas e remanescentes, às quais o acesso terrestre, além de ser arriscado, muitas vezes é impossível, restando

apenas a locomoção por meio de barcos ou via aérea. Para essa população, os rios sempre foram as mais concretas e viáveis estradas naturais da região, e neles se desenvolveram de forma contínua processos de geração de riquezas e de adaptação social, econômica e cultural.

Em relação aos serviços de saúde prestados pelo Estado, também houve a necessidade de adaptações às condições regionais,

* Chefe do Departamento de Sistemas de Propulsão e Máquinas Auxiliares do Centro de Projetos de Navios.

o que vem sendo feito por meio dos navios de assistência hospitalar utilizados pela Marinha do Brasil.

Entretanto, os terminais aquaviários e as embarcações utilizadas ainda não estão preparados para prestação de serviços às pessoas com deficiências e, no caso específico dos navios de assistência hospitalar, algumas adaptações compatíveis com a norma que garantam a acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário – NBR 15450 – se farão necessárias para que estes venham a ser considerados de fato acessíveis.

Levar atendimento e dar conforto às populações que vivem em situações tão precárias como as ribeirinhas não é tarefa fácil, pois existem limitações em vários níveis. Mas, embora nem sempre se consiga alcançar o ideal, é sempre importante fazer o melhor possível e, para isto, é necessária a integração dos serviços e dos profissionais, para estabelecimento de uma política de assistência que priorize a acessibilidade de toda a população aos serviços de saúde, como direito à cidadania.

CONCEITOS

Acessibilidade e mobilidade reduzida

Segundo o Decreto nº 5.296/2004, acessibilidade está relacionada a fornecer condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

No mesmo documento, barreiras são definidas como qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação.

A norma ABNT NBR 9050/2004 define os aspectos relacionados às condições de acessibilidade no meio urbano. Estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados em projetos, construções, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos no que se refere às condições de acessibilidade (inclusão), indicando especificações que visam

Embora nem sempre se consiga alcançar o ideal, é sempre importante fazer o melhor possível para estabelecimento de uma política de assistência que priorize a acessibilidade

proporcionar à maior quantidade possível de pessoas, independentemente de idade, estatura ou limitação de mobilidade, a utilização segura do ambiente ou equipamento.

Uma pessoa com mobilidade reduzida é aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada a sua ca-

pacidade de se relacionar com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida aquela com deficiência, a idosa, a obesa e a gestante, entre outras (NBR 9050/2004). São pessoas que, mesmo não se enquadrando no conceito de portador de deficiência, têm, por qualquer motivo, dificuldade de se movimentar, gerando a efetiva redução de mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

Deficiência e restrição

Deficiência é a perda ou anormalidade de estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para a realização de atividade dentro do

padrão considerado normal para o ser humano. O Decreto-Lei nº 5.926/2004 conceitua deficiência como a limitação física, mental, sensorial ou múltipla que incapacite a pessoa ao exercício de atividades normais da vida e que, em razão dessa incapacitação, a pessoa tenha dificuldades de inserção social.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT), por meio da Convenção 159/1983, estabeleceu que Pessoa com Deficiência (PCD) é toda aquela cujas possibilidades de obter e conservar um emprego adequado e de progredir no mesmo sejam substancialmente reduzidas devido a uma deficiência física ou mental reconhecida (ratificação Decreto-Legislativo 51/1989).

Em 2001, na 54ª Assembleia Mundial da Saúde da Organização Mundial da Saúde (AMS/OMS), foi aprovada a Classificação de Incapacidade, Funcionalidade e Saúde (CIF), que quantifica e classifica a funcionalidade humana com base na condição de saúde, sem representar uma classificação de pessoas.

Vale ressaltar que a deficiência pode estar associada à desvantagem, sem incapacidade: o diabético ou o hemofílico possui uma deficiência, mas pode não desenvolver incapacidades, embora tenha desvantagens no relacionamento social, como restrições dietéticas ou das atividades físicas.

Embarcações

Para efeito deste estudo, tem-se como base os conceitos teóricos referenciados pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil (MB), por meio de suas normas específicas que estabelecem conceitos, regras e diretrizes básicas para as embarcações civis e militares, incluindo plataformas, portos e refinarias.

A definição de embarcação é qualquer construção, inclusive as plataformas flutu-

antes e as fixas quando rebocadas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas (NORMAM 02/DPC).

O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E A ACESSIBILIDADE NO BRASIL

Segundo dados obtidos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o transporte aquaviário no Brasil encerra em si grande complexidade, estando sujeito às variações climáticas e às marés, num país cuja dimensão territorial é praticamente continental. Embora em algumas regiões ainda seja de pouco uso, em outras, como a Região Norte, é amplamente empregado, constituindo-se no principal, senão o único, veículo de transporte de muitas populações ribeirinhas.

Por meio do Decreto nº 5.296/2004, foi determinado ao Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Sinmetro) estabelecer quais alterações as embarcações deveriam sofrer para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Para tal, o Inmetro necessitou fazer um diagnóstico sobre a real situação do transporte aquaviário no País, sendo realizada uma pesquisa sobre o sistema de transporte coletivo de passageiros efetuado por meio de embarcações navegando em mar aberto e águas interiores do Brasil. Nessa pesquisa, o Inmetro contou com a colaboração da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade (RBMLQ/Inmetro), presente em todos os estados do País, bem como o auxílio da DPC. Foram realizadas visitas em portos, ancoradouros, terminais e demais pontos de embarque e desembarque de passageiros, o que garantiu que fossem

contempladas todas as peculiaridades das diferentes regiões brasileiras. Visitas técnicas foram realizadas em delegacias, capitânicas e agências da Marinha do Brasil, com vistas a avaliar os diversos componentes do sistema, como embarcações, pontos de embarque/desembarque, gestão do sistema e outros.

A pesquisa evidenciou a grande diversidade de tipos de embarcações e terminais por todo o Brasil, refletindo as diferentes realidades socioeconômicas do País. Em sua maioria, tanto os terminais quanto as embarcações foram concebidos sem levar em consideração aspectos de acessibilidade.

Vários tipos e portes de embarcações, bem como terminais totalmente improvisados existentes, não poderão sofrer adaptações visando à acessibilidade. Isso porque aproximadamente 70% da frota de embarcações está

concentrada nas regiões Norte e Nordeste, onde há grande informalidade no transporte, muitas construções artesanais, embarcações antigas com casco em madeira, gaiolas etc. Tais embarcações não atendem aos requisitos estabelecidos no Regulamento Técnico da Qualidade (RTQ), que aprova, para obtenção do Certificado de Segurança da Navegação – CSN, emitido pela Marinha do Brasil (Normam 02/DPC). No entanto, as embarcações de maior porte poderão sofrer as devidas adaptações, conforme determinado no RTQ, que define um elenco de adaptações possíveis para determinados tipos de embarcações, conforme o Regulamento Técnico da Qualidade para Inspeção da Adaptação de Acessibilidade em Embarcações Existentes Utilizadas no Transporte

Em sua maioria, tanto os terminais quanto as embarcações foram concebidos sem levar em consideração aspectos de acessibilidade

Coletivo de Passageiros (Portaria Inmetro/ Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) nº 232/2008).

O resultado dessa pesquisa possibilitou ao Inmetro cumprir com a sua tarefa, auxiliou a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) na formulação da norma NBR 15450:2006 – Acessibilidade de Passageiros no Sistema de Transporte Aquaviário, bem como forneceu dados aos demais órgãos gestores para a melhoria do sistema de transporte aquaviário.

O Decreto nº 5.296/2004 – Artigos 40 e 41 previu que, até dezembro de 2012, todas as embarcações passíveis de adap-

tação deveriam estar adaptadas e que, a partir de setembro de 2011, todas as embarcações deveriam ser fabricadas acessíveis. Destaca-se que nem todas as embarcações, sejam elas novas ou adaptadas, permitem plena acessibilidade, tendo em vista a existência de

seus condicionantes técnicos e estruturais.

ACESSIBILIDADE EM NAVIOS DE ASSISTÊNCIA HOSPITALAR

Um navio de assistência hospitalar (NAsH) é um tipo de navio operado pela MB. Pode ser especialmente projetado, construído ou eventualmente adaptado para as funções de hospital flutuante, com passagem periódica pelos denominados polos de saúde. Estes polos são locais identificados como estratégicos para a atuação dos NAsH, assegurando assistência médica, odontológica e orientação sanitária e de saúde, além de manutenção de vigilância epidemiológica e combate às endemias das populações ribeirinhas.

Os navios que operam no Comando da Flotilha do Amazonas estão subordinados ao Comando do 9º Distrito Naval (Mananus-AM). Os NAsH *Oswaldo Cruz* (U18) e *Carlos Chagas* (U19) foram construídos com recursos do Ministério da Saúde. Os NAsH *Dr. Montenegro* (U16) e *Soares Meirelles* (U21), antes de serem adquiridos pela MB, tinham emprego civil em atividades de turismo e pesca amadora. Todos desenvolvem atividades médicas, odontológicas e sanitárias por meio da Assistência Hospitalar à População Ribeirinha (Asshop), desde o final da década de 1970.

Dos navios que operam na região do Pantanal e Mato Grosso do Sul, nos Rios Paraguai e Cuiabá, sob o comando da Flotilha do Mato Grosso e subordinados ao 6º Distrito Naval, tem-se o *Tenente Maximiano* (U-28), que também, antes de ser adquirido

pela Marinha, tinha emprego civil em atividades de turismo e pesca amadora. O navio tem como missão levar saúde e qualidade de vida aos ribeirinhos, proporcionando assistência médico-hospitalar (com centro cirúrgico), assistência odontológica e sanitária, aprimorando ainda mais as Ações de Assistência Cívico-Social (Aciso).

Atualmente, os navios que operam nessas regiões recebem recursos para obtenção de medicamentos e combustível do Ministério da Saúde, por meio de parceria com a MB. Têm especial relevância por atuarem nas regiões remotas da Amazônia brasileira e no Pantanal Mato-Grossense, sendo a única forma de acesso a serviços de saúde pela população dessas regiões.

No quadro abaixo estão apresentadas as respectivas ações médicas associadas aos programas de assistência:






Programa de Assistência	Área de cobertura	Polos de saúde	Patologias encontradas	Ações médicas
ASSHOP	Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima, Pará, e Amapá	Japurá, Içá, Solimões, Purus, Juruá, Javari, Madeira, Negro, Branco, Tocantins, Xingu, Trombetas, Jarí, e Marajó	Parasitoses gastrintestinais, dermatites, anemia, verminose, infecção de trato urinário, verminoses, vulvovaginites, enxaqueca clássica, diabetes, mialgias e artralgias	Palestras sobre educação sanitária, imunizações contra virose, atividades preventivas, cuidados de condições sanitárias, combate a endemias, higiene, vigilância epidemiológica e atendimento médico, cirúrgico e odontológico
ACISO	Mato Grosso do Sul	Região do Pantanal e Rios Paraguai e Cuiabá		

Quadro 1 – Programas de Assistência

Fonte: Adaptado da Normam 02 – DPC

A seguir é feita a apresentação dos principais dados relativos aos navios

de assistência hospitalar da Marinha do Brasil:

Navio	Dotação	Características Construtivas			Atividades
		Compr. (m)	Desl. (tons)	Trip (H)	
 <p>DOUTOR MONTENEGRO (AM)</p>	Consultórios odontológicos, clínicos, pediátricos e ginecológicos e obstétrico com banheiro, sala de Raio-X e sala de parto	42,00	300/374	50	Operam em navegação interior e dispõem de atendimento à saúde (médica e odontológica) e orientação sanitária às comunidades ribeirinhas (AM, Pantanal e MS)
 <p>OSWALDO CRUZ (AM)</p>	Centro cirúrgico, duas enfermarias com três camas cada, laboratório de Raios-X e câmara escura, dois gabinetes odontológicos, dois gabinetes médicos e farmácia	47,18	360/490		
 <p>CARLOS CHAGAS (AM)</p>					
 <p>SOARES MEIRELLES (AM)</p>	Centro cirúrgico, enfermaria, sala de esterilização, expurgo e vacinação, farmácia, laboratório de análises clínicas, consultórios médico e odontológico e um compartimento equipado com aparelho de Raio-X	63,00	1.366,35	84	
 <p>TENENTE MAXIMIANO (MS)</p>	Centro cirúrgico, enfermaria, sala de esterilização, expurgo e vacinação, farmácia, laboratório de análises clínicas, consultórios médico e odontológico e um compartimento equipado com aparelho de Raio-X	31,06	106	25	

Quadro 2 – Características dos NAsH

Fonte: Adaptado da Normam 02 – DPC

A seguir são apresentados alguns requisitos de acessibilidade adotados em navios que operam em áreas fluviais e que

podem, total ou parcialmente, ser utilizados para a adaptação dos navios de assistência hospitalar.

Item	Área Mínima Requerida		Condições	Referência
	Comprimento	Largura		
Passageiros em pé	4 passageiros/m ²		Travessias com até 1 hora de duração	Normam 02/2005
	1,5 passageiros/m ²		Passeios turísticos, sem pernoite a bordo	
	1 passageiro/m ²		Pessoas em cadeira de rodas	Norma NBR 9050/2004
Espaço para redes	1 passageiro/m ²		Apenas um nível de rede	Normam 02/2005
Espaço para assentos	0,45m ²		Com passageiro	Normam 02/2005
	0,96m ²		Com cadeira de rodas	Norma NBR 15450/2006
Camarote com espaço para bagagem	1,90m	1,50m	Mínimo por pessoa com cama simples	Normam 02/2005
Unidade sanitária	1,70m	1,50m	X	Norma NBR 9050/2004
Unidade chuveiro com troca de roupa	1,00m	0,90m	Soleira com uma altura mínima de 100mm acima do convés	Norma NBR 9050/2004
Unidade banheiro	1,63m	0,90m	X	Norma NBR 9050/2004
Acesso a corredores ou passarelas	4,0m	0,90m		Norma NBR 9050/2004
	10,0m	1,20m		
	Maior que 10,0m	1,50m		
Dispositivo de acesso à embarcação	2,20m	1,00m	Altura: 1,10m (balaustrada) Comprimento (pessoa conduzindo cadeirante)	Norma NBR 15450/2007

Quadro 3 – Requisitos de Acessibilidade

Fonte: www.abnt.org.br / www.dpc.mar.mil.br

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Afirmar e reafirmar os valores fundamentais do ser humano, empenhando-se sempre em aplicá-los a todas as diversida-

des, inclusive as relacionadas às deficiências, e lutar contra todo e qualquer tipo de discriminação é necessário e fundamental para que se possa ter uma sociedade justa, na qual cada cidadão, independente da

sua condição física, social ou cultural, seja considerado como igual em direitos e obrigações.

Está cada vez mais claro que a sustentação de um governo é diretamente proporcional ao atendimento das demandas dos seus cidadãos. Da mesma maneira, os valores e princípios éticos devem constituir a base de todo governo, orientando sua conduta e fundamentando sua missão social.

É responsabilidade estatal garantir o direito de todos os cidadãos, inclusive no que diz respeito a saúde e acessibilidade segundo os preceitos de desenho universal. Sendo assim, o poder público tem um papel fundamental no processo de inclusão por meio de ações que vão proporcionar adaptações simples do ambiente construído em embarcações, garantindo o mínimo de conforto, segurança e independência de pessoas com deficiência temporária ou permanente.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<CIÊNCIA & TECNOLOGIA>; Engenharia naval; Navio de Assistência Hospitalar; Assistência Médica;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15450: Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário, 15p, 2006.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. ABNT NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, 2004.
- Adriana R. de Almeida Prado/Maria Elisabete Lopes/Sheila W. Ornstein. *Desenho Universal – Caminhos da Acessibilidade no Brasil*.
- Convenção nº 159, março de 1983. Dispõe sobre Reabilitação Profissional e Emprego de Pessoas Deficientes – Conferência Internacional do Trabalho.
- Decreto nº 5.296, dezembro de 2004. Regulamenta a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 – Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 – Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências.
- INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL. Regulamento Técnico da Qualidade para Inspeção da Adaptação de Acessibilidade em Embarcações Existentes Utilizadas no Transporte Coletivo de Passageiros. Portaria Inmetro / MDIC nº 232, Dípac Rua Santa Alexandrina. Rio de Janeiro, junho de 2008.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. ANTAQ: Acessibilidade no Transporte Coletivo Aquaviário da Navegação Interior, 2004.
- MOREIRA, JOAQUIM MANHÃES – *A Ética Empresarial no Brasil*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.
- MARINHA DO BRASIL. NORMAM-02 Acessibilidade/DPC. Norma de Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior, 2005. Seção VI, item 0333. / Ed. 2005.