

**UM “OLHAR” GEOGRÁFICO SOBRE A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO
CENTRO DE SANTARÉM-PARÁ**

**A GEOGRAPHICAL “LOOK” AT MOBILITY AND ACCESSIBILITY IN THE CENTER OF
SANTARÉM-PARÁ**

**UNA “MIRADA” GEOGRÁFICA A LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL CENTRO
DE SANTARÉM-PARÁ**



10.56238/revgeov16n5-006

Lee Raney da Silva Queiroz

Licenciado em Geografia

Instituição: Universidade Federal do Oeste do Pará (Ufopa)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0935467403065338>

Mizant Couto de Andrade Santana

Professora Doutora

Instituição: Universidade Federal do Oeste do Pará - Campus Santarém

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/8754058220797217>

RESUMO

O presente estudo analisa a mobilidade e acessibilidade urbana no centro de Santarém, Pará, com foco nas contradições entre o planejamento urbano previsto no Plano Diretor Municipal e a realidade cotidiana vivenciada por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. A investigação fundamenta-se em pesquisa documental, revisão bibliográfica e trabalho de campo, evidenciando barreiras arquitetônicas, ausência de fiscalização e deficiências de infraestrutura que comprometem o direito à cidade e à inclusão social. Os resultados apontam para a persistência de desigualdades socioespaciais e para a necessidade de efetivação das normas de acessibilidade previstas em legislações nacionais e municipais, bem como maior atuação do poder público na promoção da mobilidade urbana inclusiva.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Acessibilidade. Plano Diretor. Inclusão Social.

ABSTRACT

This study analyzes urban mobility and accessibility in downtown Santarém, Pará, focusing on the contradictions between the urban planning outlined in the Municipal Master Plan and the daily reality experienced by people with disabilities and reduced mobility. The investigation is based on documentary research, a literature review, and fieldwork, highlighting architectural barriers, a lack of oversight, and infrastructure deficiencies that compromise the right to the city and social inclusion. The results point to the persistence of socio-spatial inequalities and the need to enforce accessibility standards established in national and municipal legislation, as well as greater public action in promoting inclusive urban mobility.

Keywords: Urban Mobility. Accessibility. Master Plan. Social Inclusion.



RESUMEN

Este estudio analiza la movilidad urbana y la accesibilidad en el centro de Santarém, Pará, centrándose en las contradicciones entre la planificación urbana del Plan Director Municipal y la realidad cotidiana de las personas con discapacidad y movilidad reducida. La investigación se basa en investigación documental, revisión bibliográfica y trabajo de campo, destacando las barreras arquitectónicas, la falta de supervisión y las deficiencias de infraestructura que comprometen el derecho a la ciudad y la inclusión social. Los resultados apuntan a la persistencia de las desigualdades socioespaciales y a la necesidad de aplicar las normas de accesibilidad establecidas en la legislación nacional y municipal, así como de una mayor acción pública para promover la movilidad urbana inclusiva.

Palabras clave: Movilidad Urbana. Accesibilidad. Plan Director. Inclusión Social.



1 INTRODUÇÃO

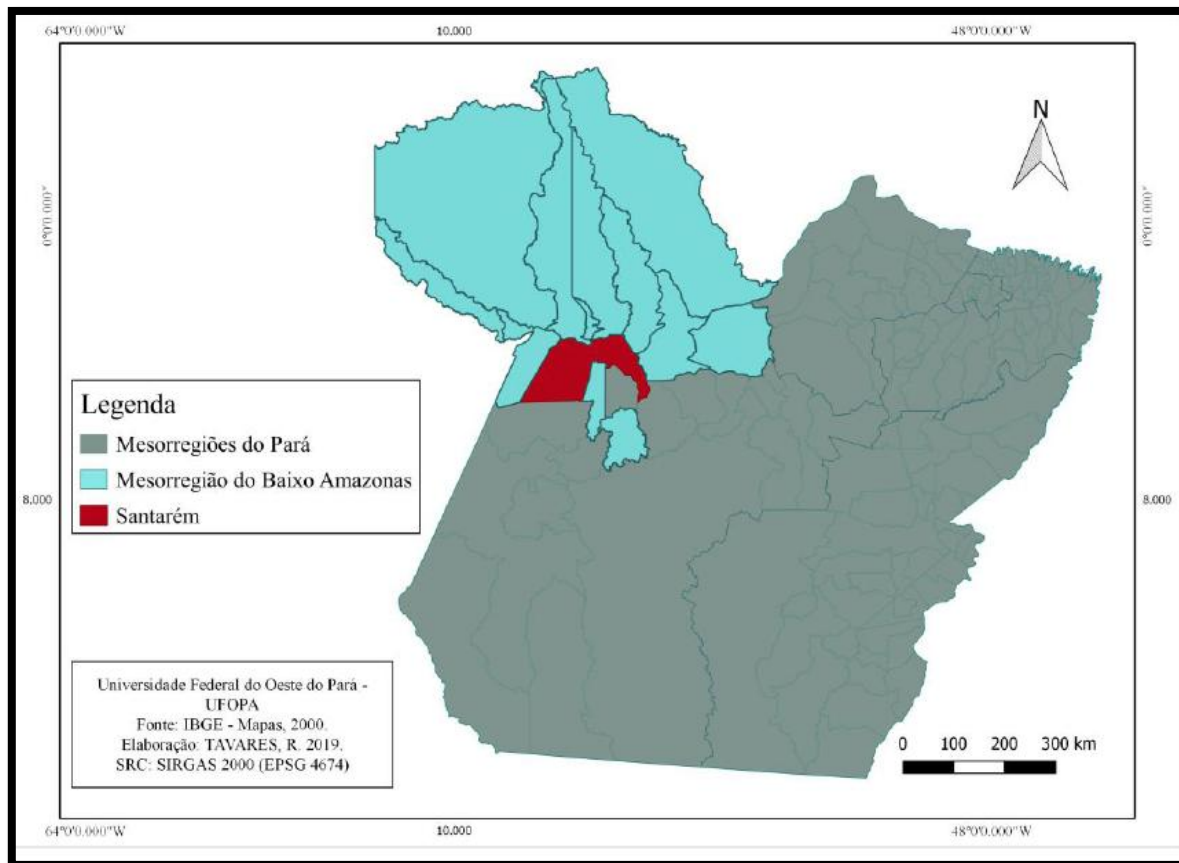
O presente estudo é um esforço de análise sobre a cidade de Santarém na região oeste do Pará, sobretudo, uma discussão comparativa entre a realidade e o Plano Diretor Municipal, considerando o direito à cidade daqueles que possuem mobilidade reduzida, principalmente da pessoa com deficiência (PCD) que, de maneira geral, depende do poder público para fazer cumprir as políticas de acessibilidade urbana.

Dessa forma, enfatizamos que os processos que desencadearam a apropriação, produção e reprodução do espaço urbano em Santarém, apresentam-se nas suas variadas formas, funções, sobreposição e na organização socioespacial, que se manifestam em fenômenos determinante à realização da vida, das lutas pela sobrevivência, pelo direito à moradia, à educação, à saúde, à segurança, ao transporte e ao emprego. Entretanto, existem aqueles que, apesar de não estarem em condição de vulnerabilidade econômica, - embora exista em maior ou menor grau -, possuem alguma limitação e tem seus direitos revogados, mas que reivindicam por uma cidade mais acessível, com mobiliário urbano adequado, espaço público de circulação respeitado, sem obstáculos arquitetônicos, ou mesmo por uma infraestrutura básica e sinalizada. São condicionantes que permanecem no plano teórico, parte do todo integrante para a realização e efetivação cotidiana da população e são componentes importantes para uma cidade mais inclusiva.

A cidade de Santarém, localizada na mesorregião do Baixo Amazonas, oeste do Estado do Pará, na confluência do rio Tapajós e rio Amazonas, tem uma área de 17. 898. 389 km², com a população estimada de 306. 5480, segundo dados do IBGE (2020), é destaque em diversos seguimentos na cadeia produtiva, dada a sua importância estratégica entre as cidades médias na mesorregião do Baixo Amazonas. O mapa de localização delimita as configurações socioespaciais da divisão político administrativa no Estado do Pará.



Figura 1: Localização da cidade de Santarém e mesorregião do Baixo Amazonas



Fonte: Trabalho Monográfico (2019).

Santarém possui legislação vigente que regulamenta a normatização de calçadas, numa tentativa de diminuir essa disparidade de acesso desigual à cidade, mas não há fiscalização que possa impedir/punir a ocupação de espaços públicos, pelos variados segmentos, tanto comerciais, industriais, institucionais e pelos próprios moradores que utilizam para o lazer, estacionamento, instalação de lanchonetes e restaurante, depósitos de material de construção, também, por uma reforma irregular de rampas, jardinagem, lixeiro fora da área de serviço, bancos, muros, calçadas desniveladas, que representam perigo e anulam a acessibilidade para o pessoa com deficiência e mobilidade reduzida, além de outras barreiras instaladas pelas concessionárias, como postes de iluminação pública, semáforos, paradas de ônibus irregulares, condições essas que modelam o espaço urbano conforme a demanda do capital, das empresas e revelam na estruturação da cidade às contradições.

Dessa forma, as contradições ocorridas através do tempo se materializam na organização socioespacial e provocam conflitos no urbano e geram crises na mobilidade. A dicotomia entre acesso e barreira (obstáculos) dimensionam a acessibilidade arquitetônica e atribuem à mobilidade no uso de calçadas condicionadas pelas barreiras existente.

O objetivo central deste texto é verificar no Plano Diretor Municipal se o planejamento urbano promove pautas que incluem infraestrutura e arquitetura acessíveis, bem como apresentar as fragilidades do cumprimento na criação de leis, de normas, reformas e conservação das calçadas no



Município, visto que que a Lei específica que dispõe da normatização, construção e reforma de calçadas, cunhadas nos parâmetros e normas da ABNT/NNBR 9050 (2015) estabelecem critérios legais para o cotidiano das pessoas com deficiência.

O Centro tradicional de Santarém é o recorte espacial escolhido, pois é o principal espaço de encontros e referência de deslocamento para outras localidades e suas implicações no cotidiano pela dicotomia entre acesso e barreiras é determinante na locomobilidade, que conduz a produção socioespacial do urbano, evidenciada nas contradições da apropriação, produção e reprodução do sistema capitalista e orienta as necessidades de ocupação do espaço na cidade.

A produção urbana da cidade de Santarém se aproxima dos fenômenos urbanos de grandes cidades, - tanto pelos aspectos positivos, quanto negativos. Lugar que apresenta variadas funções – tanto pela prestação de serviços públicos (jurídicos, políticos, econômico, social, de saúde e educacional) - e serviços privados, como a indústria alimentícia, de grandes supermercados e lojas, e por grandes empresas multinacionais que desenvolvem serviços com à exportação de grãos, por sua vez, o espaço fragmentado e privatizado pela produção capitalista, caracteriza pelo potencial de exploração e transformação, criando formas e desenhando a fronteira econômica da produção hegemônica, que contrastam com o cenário reverso dos bairros periféricos, sobretudo aqueles com ocupação mais recente.

Os conflitos, a segregação e a desigualdade social, acima descritos nos conduzem a reflexão do processo de ocupação e privatização, presente em todos os pontos da cidade. Nessa perspectiva, do processo contraditório instalado na cidade, nos indagamos: o processo de urbanização no Município determina as condições da mobilidade e acessibilidade? Os avanços legais que regem os direitos das pessoas com necessidades especiais e/ou mobilidade reduzida são respondidos na sua totalidade, no tocante a normas técnicas e adequação dos espaços de circulação? O planejamento urbano acompanhou o processo de urbanização evidenciado com mais intensidade nas últimas duas décadas?

A relevância científica dessa pesquisa aponta para à crise da mobilidade, causada pelos conflitos de uso das calçadas e espaços públicos pela falta de acessibilidade para pessoas com necessidades especiais, seja devido á deficiências físicas, seja pela mobilidade reduzida (idosos, crianças, etc.) e imprime a importância que a dicotomia entre acesso-barreiras/obstáculos promovem e, por vezes, são mostradas na literatura, além disso, sugere a transformação da cidade, com vistas a uma sociedade mais justa, mais igualitária e mais solidária.

A pesquisa foi alicerçada em análises documentais e revisão bibliográfica, foram utilizados documentos, leis orgânicas, o Plano Diretor Municipal Participativo de Santarém (2006) e sua revisão (RPDMPS-2018), além de artigos científicos e obras que tratam da geografia urbana, cidades médias e sua formação no cenário amazônico, inclusão social, mobilidade urbana, acessibilidade, entre outros



temas; também foram feitas pesquisa de campo no centro da cidade, para confrontar as normas de acessibilidade presentes nos textos oficiais e a realidade.

A pesquisa está conduzida por uma abordagem qualitativa e tem como suporte ao método materialismo dialético, a partir do qual entendemos a construção da sociedade arraigada no modelo econômico estabelecido, que determinou às condições desiguais para os agentes envolvidos e que são protagonistas marginalizados do processo, principalmente pela expropriação e exclusão. Dessa forma “a estrutura ou infraestrutura econômica é a base que ergue uma superestrutura jurídica e política, à qual correspondem determinadas formas de consciência social ou ideológica” (GIL, 2008, p. 22).

Portanto, propomos um olhar geográfico sobre o urbano e sobre as condições inadequadas de mobilidade e acessibilidade dos espaços. Uma investigação que requer atenção especial para os agentes sociais envolvidos, que são excluídos socialmente de seus direitos de ir e vir, pois as barreiras existentes no espaço limita a autonomia, que por sua vez anula a dignidade humana e a realização da vida, também, a falta do cumprimento das leis, considerando o planejamento urbano e atuação do governo pelo trabalho de fiscalização e outras atribuições que possam minimizar os problemas de mobilidade e acessibilidade, são condicionantes para o aumento das diferenças. Portanto, são subtraídos do espaço urbano, são excluídos da condição de cidadãos, pois a falta de acessibilidade é conduzida como problema secundário dos governos e não como prioridade.

2 PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE SANTARÉM: A PÉROLA DO TAPAJÓS

Para determinar o urbano em Santarém, precisamos levar em consideração algumas colocações que possam contribuir para as reflexões teóricas e metodológicas desse trabalho, primeiro partindo da conceituação de cidade média e a relação do processo integrador, formada pelas redes urbanas, como confere Silva e Sposito (2017).

[...] de natureza relacional, envolvendo relações, envolvendo centros maiores ou menores do que ela. Dessa forma a cidade só pode ser compreendida como parte integrante de uma rede urbana. Esta é entendida como uma rede de centros, hierarquizados ou funcionalmente especializados e com diversas dimensões demográficas via fluxos materiais e não materiais ou de múltiplos circuitos. (SILVA; SPOSITO, 2017, p. 29)

Dessa forma, a cidade de Santarém exerce uma função no cenário regional, tanto de bens e serviços, atendendo os municípios vizinhos, como no fluxo de pessoas e mercadoria, dada sua importância em atender uma parte da demanda da sociedade que buscam melhores condições de vida, qualificação profissional, atendimento médico especializado, assuntos jurídicos, emissão de documentos, entre outros. Para a compreensão dos estudos que estabelecem a categoria de cidades médias na Amazônia Oriental, Trindade (2011), considera:



O quadro regional da Amazônia brasileira das últimas décadas nos faz concluir pela existência de uma nova dinâmica de urbanização que toma forma difusa e diversa na região. Há uma mudança no padrão de organização do espaço que desemboca, igualmente, em uma maior complexidade relacionada não só às formas das cidades, como também aos seus conteúdos, confirmando o processo diferenciado de produção do espaço. (TRINDADE, 2011, p. 135)

Entretanto, considera-se alguns pontos que determinam essa organização socioespacial no território brasileiro, os fenômenos de urbanização e a metropolização das cidades médias, que definem escalas e formas espaciais.

Entretanto, com relação à rede urbana na Amazônia, Trindade (2011) confere uma série de mudanças ocorridas no território, principalmente pelas mudanças paradigmáticas de organização socioespacial e políticas e, de investimentos em infraestrutura para o desenvolvimento regional, abrindo para o mundo às fronteiras econômicas. Como afirma nos seus estudos:

A reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades confirmam o perfil de uma nova estrutura produtiva, do mercado de trabalho e da importância política desses núcleos urbanos na Amazônia, o que implica, necessariamente, na ruptura de antigos padrões de organização espacial. Isso ocorre pelo caráter disseminado e pulverizado em que ocorreram os investimentos econômicos e as ações governamentais na região com a abertura da fronteira econômica desde a segunda metade do século XX. (TRINDADE, 2011, p. 135).

Dessa forma, Santarém toma seu caráter urbano a partir das dinâmicas regionais que possui, por exemplo; pela construção da rodovia Cuiabá-Santarém (BR- 163), instrumentos essenciais à mobilidade e acesso com parte do país, possibilitando o tráfego e fluxo de pessoas e mercadorias; porto de exportação de grãos, da empresa multinacional Cargill Agrícola S/A, que garante melhor logística de transporte em escala continental de insumos agrícolas; aeroporto internacional, entre outros. Dessa forma, Santos (2009), afirma que, as cidades médias com mais de 100 mil habitantes irão expandir-se, bem como o crescimento da população, enquanto as metrópoles reduzir-se. A autora faz considerações a respeito do processo de urbanização brasileira, que caracteriza os fenômenos ocorridos nas cidades médias, principalmente pela concentração urbana, pelo processo de metropolização, desenvolvidas pelo capital e indústrias e pela migração de cidades menos desenvolvidas para as em desenvolvimento. Santos (2009), destaca ainda, que:

As cidades médias do Brasil, hoje podem ser vistas como centros regionais ou sub-metropolitanas, integrando a rede urbana dessas metrópoles (nacionais e regionais), configurando desta forma um verdadeiro suporte logístico a áreas já proeminentemente estabelecidas no cenário nacional como polos da rede urbana brasileira. (SANTOS, 2009, p. 9).

Nessa perspectiva, a importância do crescimento dessas cidades na Amazônia, principalmente pelo fator demográfico, pela atuação do capital e serviço nesses centros. Soares (2006), afirma, que:



Na contemporaneidade da urbanização brasileira, verifica-se um amplo processo de reestruturação caracterizado pela “explosão” das tradicionais formas de concentração urbana e pela emergência de novas formas espaciais, continentes de novas territorialidades dos grupos sociais. Na escala intra-urbana, o fenômeno da “dispersão urbana” está alterando a morfologia urbana tradicional, gerando novas centralidades e novas periferias. (SOARES, 2006, p. 1).

Para essa compreensão à urbanização em Santarém, sofreu alterações significativas no seu território em meados dos anos 1940, 1960 e 1980, principalmente com a inserção de novas dinâmicas e formas de concentração e objetos técnicos. Primeiro pela abertura de estradas, e depois pela construção da hidrelétrica Curuá-Úna e obras de infraestrutura, e décadas depois com a chegada de empreendimento que deram novos rumos e transformações espaciais e, conseqüentemente o crescimento da população. Nesse entendimento, Corrêa (2015), apresenta dados populacionais de urbanização na Amazônia, quando em 1940, chegava a marca dos 27, 7%, 1960, representava 37, 7% e em 1980, esse número saltava e somava mais da metade da população, 51, 6%, apontou ainda que a população regional cresceu nas principais capitais – Belém, Manaus, Porto Velho, Macapá, Rio Branco, Boa Vista – e representou de 1960 para 1980 um percentual de 65, 4%.

Santarém, conhecida também como tradicional capital do médio vale amazônico, na confluência do Tapajós, com o Amazonas, teve uma importância estratégica econômica, principalmente, na pecuária, juta e borracha. Dessa forma, pode-se verificar um crescimento expressivo a partir de 1940, com o advento da inserção de novos produtos, Portanto, superou o crescimento demográfico a partir das décadas seguintes, evidenciando uma nova dinâmica local e problemas relacionados ao crescimento populacional, principalmente pela ausência de políticas públicas, habitacionais e infraestruturas. “Sua população passa de 7. 527 em 1940, para 24. 498 em 1960” e “sua população ascende de 51. 004 habitantes em 1970 e 102. 181 em 1980” (CORRÊA, 2015, p. 238) e destaca que uma das principais causas do crescimento populacional se deu pela construção da Rodovia BR-163, que possibilitou grande inserção do dinamismo econômico e demográfico. Portanto, é verificado um dos grandes vetores no processo de ordenamento urbano, condicionados pelos fenômenos migratórios, impulsionado pelo discurso de desenvolver a Amazônia na década de 1960, fomentou uma ocupação não planejada do território.

além disso, à cidade destacou-se pela concentração dos fenômenos arraigados nas estruturas complexas, bem como pela sua inserção mercado agrícola e exportação de grãos, a configuração territorial que fomenta o turismo, atendimento especializado, a infraestrutura e o aumento demográfico em relação a outras cidades da região, elementos que caracterizam às cidades médias:

Partindo da premissa que o conceito de cidade média não está vinculado apenas a critérios populacionais quantitativos, ressalta-se o tamanho populacional; a diversificação da economia; o grau de urbanização; a importância de sua configuração; as suas funções e o papel que evidenciam na rede urbana (nas diferentes escalas: regional, nacional e internacional). (SANTOS, 2009, p. 10).

Entretanto, pode-se considerar o processo distributivo de população e econômico, resultando num aumento da desigualdade social e injustiças sociais nas cidades médias brasileiras. Os fenômenos de crescimento da população e o elevado grau de urbanização implicam um maior desenvolvimento econômico, nas cidades médias, em Santarém, resultado de vários fatores, desde a posição estratégica até especialidades, enquanto cidades menores não dispõem do mesmo grau de urbanização Santos (2009).

Portanto, os processos de urbanização ocorridos nas últimas décadas em Santarém, proporcionaram o aumento da grande massa em condição de exclusão social. Isso ocorre porque, “o espaço urbano e a utilização do solo urbano são destinados a poucos “atores”, gerando uma crescente massa de excluídos sociais” (SANTOS, 2009, p. 5). Como resultado desse processo, a marginalização, a violência, a má condição de habitação, o meio ambiente degradado e má gestão do espaço urbano e da mobilidade.

3 O ESPAÇO URBANO E A MOBILIDADE URBANA

O espaço urbano é apresentado por Roberto Lobato Corrêa, em seu livro “*O Espaço Urbano*” e, segundo o autor, constitui:

em primeiro momento pela sua apreensão nos seus diferentes conjuntos de diferentes usos da terra justaposto entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração e atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, distintas em termo de forma e conteúdo social, de lazer, entre outros, aquelas de reserva para futura expansão. (CORRÊA, 2005, p. 7).

Tal definição como é apresentada por Corrêa (2005), demonstra a organização metodológica dos fenômenos urbanos das cidades brasileiras. Em síntese, o uso da terra compreende o espaço urbano, a organização espacial que atribui funções à cidade (comercial, residencial, serviço etc.). A apreensão se dá pela relação dos sujeitos com o uso da terra e são as expressões espaciais dos processos sociais. A fragmentação se expressa de maneira desigual, tanto nos aspectos sociais, pela divisão de classes; os donos do meio de produção, donos de latifúndios urbanos, imobiliárias, agentes excluídos e segregados, quanto material; condomínios fechados, favelas, espaços segregados. E, articulado; pelo fluxo de mercadorias, pessoas, compras, visitas a parentes, amigos, ida ao cinema, entre outros, e das relações espaciais, em tomada de decisões e investimentos. além disso, o espaço urbano assume uma dimensão simbólica; das práticas cotidianas vivida pelos seus moradores, um lugar sagrado, uma rua especial, nas crenças, valores e mitos, de ocorrência no mesmo contexto da fragmentação desigual do espaço. Portanto, o espaço das cidades é um espaço de lutas sociais, reivindicação por melhoria, graves e movimentos sociais. Corrêa (2005).



Entretanto, o uso contínuo do espaço e a organização socioespacial urbana nos remete a ideia do direito à cidade, da igualdade de direito para todos, à cidadania e a autonomia. Para os deficientes visuais, a luta por sobrevivência num ambiente hostil, sem equipamentos adequados, sinalização especiais e ocupação desordenada dos espaços públicos, comprometem a mobilidade com a falta de acessibilidade e “criam os limites do uso, redefinindo-o constantemente e isto nos é revelado pela tendência à destruição do espaço público como espaço acessível às possibilidades do uso” (CARLOS, 2007, p. 14).

Esses espaços de usufruto de todos, ficaram comprometidos pelo processo de urbanização desordenado, uma vez que, interfere diretamente na mobilidade, e conseqüentemente trás para aqueles que possuem alguma limitação, insegurança e incapacidade de locomobilidade no meio urbano. Dessa forma:

A realidade urbana nos coloca diante de problemas cada vez mais complexos, que envolvem o desvendamento dos conteúdos do processo de urbanização nos dias de hoje; uma tarefa, a meu ver, coletiva, apoiada em um debate que seja capaz de contemplar várias perspectivas teórico-metodológicas como possibilidades abertas à pesquisa urbana. (CARLOS, 2007, p. 19).

Essa crise, levantada por Carlos (2007), sobre teoria e prática, nos mostra a cidade diante da demanda capitalista, não somente com o processo de segregação urbana, que impede a manifestação da realização da vida humana, mas também, nos mostra uma melhor compreensão de mundo para resolver a crise da mobilidade que dimensiona o espaço urbano, atribuída às pessoas com deficiência. Com base na realidade urbana de Santarém e a partir da perspectiva das relações de troca e consumo que estes indivíduos possuem, à transitabilidade e caminhos acessíveis revela-se contraditório e inexistente, atrelado as barreiras e geradora de conflitos.

Segundo Aguiar (2010), “As cidades surgiram da necessidade de maximizar a troca de bens e serviços, além de cultura e conhecimentos entre seus habitantes, mas isto só é possível se houver condições adequadas de mobilidade” (AGUIAR, 2010, p. 29). E ainda,

Assim, a mobilidade é conseqüentemente um atributo associado às pessoas (e indiretamente, aos bens móveis) e corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. (AGUIAR, 2010, 9-10).

Portanto, a cidade tem o papel de atender todas as demandas de adequação dos espaços, lugar de realização e concretização das práticas da vida urbana, a partir de atributos necessários de locomoção, independente de espaços e dinâmicas determinadas a elas e por elas.



3.1 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Para determinar e dar sentido ao termo mobilidade espacial é preciso adjetivar o termo geográfico e levar em conta sua distinção de outras formas, pois é atribuído para outros entendimentos dentro do processo de reprodução urbana, como na economia, no social, no trabalho e entre outros. (GUADEMAR, 1977, *apud* CASTILLO, 2017, 645).

Dessa forma, a produção do espaço envolve uma troca de relações, que não são atributos de reciprocidade, mas envolve sincronia e movimento espaço-temporal e a cidade como produto dessa apropriação envolve a mobilidade desses agentes, como afirma Carlos, (2017):

A cidade é um espaço apropriado para a realização da vida, o que envolve o uso do espaço pelo corpo. Trata-se de um conjunto de atos e de situações que ocorrem num espaço e num tempo de apropriação marcados pelos usos e percursos reconhecidos de uma prática vivida e construída concretamente nas pequenas situações corriqueiras e, aparentemente, sem sentido, que se constituem criando laços profundos entre as pessoas e destas com os lugares. (CARLOS, 2017, p. 40).

Dessa forma, mobilidade espacial ou geográfica é entendida como capacidade de deslocamento de uma pessoa, envolvendo elementos que fazem dos fenômenos urbanos importantes atributos, como exemplo, o carro, ônibus, bicicleta ou até mesmo a pé, que é o meio principal de deslocamento na cidade (ULIAN, 2008 *apud* CASTILLO, 2017, p. 3), tal capacidade de deslocamento vai depender das condições, tanto sociais e econômicas, quanto estruturais da própria cidade, do contrário provocam conflitos no espaço urbano e determina a mobilidade do indivíduo para a realização de: lazer, trabalho, estudos (escola), tratamento hospitalar, compras (supermercado), entre outros. Para as pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, a ausência de infraestrutura adequada e da normatização de calçadas é um fator determinante.

Assim, a mobilidade da população depende tanto das barreiras arquitetônicas, como econômicas, que na mesma medida impedem qualquer realização da vida. Também o autor aborda que a mobilidade apresenta variáveis interna e externa, que determinam as condições intrínsecas ao agente. Nessa primeira variável, o que determina é a qualidade própria do agente, como saúde, idade, condição financeira e, até o rendimento de uma empresa com poder de influenciar nas decisões dos Estados, para a “variável externa, essa atinge diretamente a locomoção do agente, em cada fração do espaço e em diferentes escalas geográficas” (CASTILLO, 2017, p. 3).

Dessa forma, chegamos à segunda compreensão, da condição para o entendimento do termo acessibilidade, que fundamenta o seu uso dentro da geografia e é revelada na prática urbana das grandes e médias cidades, Portanto:

a mobilidade espacial é a capacidade de um agente de movimentar-se a pé ou por algum meio de transporte e de fazer movimentar bens e informação; essa capacidade varia em função de uma série de atributos, dos quais os mais importantes são: (1) a condição econômica do agente



e (2) a acessibilidade, isto é, as condições geográficas de cada fração do espaço e da escala de deslocamento. (CASTILLO, 2017, p. 3)

Quanto ao termo acessibilidade no âmbito dos estudos geográficos, o autor supracitado afirma ser “um atributo, dos lugares, das regiões e do território e oferece melhores ou piores condições ao deslocamento de passageiros, bens e informações” (CASTILO, 2017, p. 5). Portanto, o autor explica que às variáveis geográficas interferem na mobilidade espacial dos agentes, por sua vez, estão condicionadas na infraestrutura, nas normas e nos serviços por suas características particulares de cada lugar, principalmente para a vertente econômica. O autor ressalta que as variáveis internas e externas mais importantes, são a infraestrutura e a renda dos agentes que necessitam serem ampliadas. Dessa forma, os agentes teriam mais acessibilidade Castillo (2017).

Nessa perspectiva, a cidade de Santarém não apresenta a infraestrutura básica, tanto nas áreas mais centrais, como nas periféricas, e nem dispõe de transporte coletivo adaptados (figura 2). No caso do transporte público, além de circularem em más condições de uso, sem oferecer a mínima acessibilidade, por vezes os locais de parada (de entrada e saída de usuários), também apresentam inconformidades; as calçadas pavimentadas, as faixas de livre passagem de pedestres (figura 3), ora estão irregulares, ora tem outras funcionalidades e não oferecem mínimas condições de trafegabilidade adequada:

Figura 2: Ônibus antigo e sem elevador em circulação na parada.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020. Autor: QUEIROZ, 2020

Figura 3: Calçadas desniveladas e ocupadas.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020. Autor: QUEIROZ, 2020.

O deslocamento é essencial e precisa atender todas as formas de reprodução social que estão inseridas no urbano, tanto da mobilidade, quando à acessibilidade, ou seja, o espaço intra-urbano:



É uma estrutura fundamental para as condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento do ser humano casa/trabalho - seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. (VILLAÇA, 2001, p. 20).

Dessa forma, às condições de deslocamento tanto para o produtor, quanto para o consumidor, tem reflexo profundo pela reprodução do capitalismo e na produção do espaço através da dinâmica dessa produção que resulta na aglomeração de pessoas nas cidades, na disputa por espaços, tanto nos espaços públicos, quanto nos sistemas viários, como os transportes coletivos, que demandam de acessibilidade:

Acessibilidade é o valor de uso mais importe para a terra urbana, embora toda e qualquer terra urbana tenha maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade. Quanto mais central o terreno, mais trabalho existe dispendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso (VILLAÇA, 2001, p. 74).

Quando o autor trata da acessibilidade, isso inclui tanto os agentes políticos, sociais e econômicos, que demandam trabalhos, visto que, o grau de urbanidade aumenta conforme as especificidades de cada centralidade. Com base nessa perspectiva, os agentes políticos regulam as demandas sociais conforme as reivindicações da sociedade, que nem sempre são garantidas, por exemplo, à acessibilidade é um direito constitucional, mas que não consegue sair do papel como projeto para a cidade.

No contexto do direito à acessibilidade e no atendimento da mobilidade urbana, como um fator de inclusão social Sloboja (2014), afirma:

A inclusão social e a acessibilidade de pessoas com deficiência no Brasil ainda é um assunto polêmico, o seu conceito está diretamente ligado aos recursos oferecidos a estes indivíduos e, como tal inserção é feita dentro da comunidade. Nos dias atuais, algumas iniciativas governamentais contemplam os direitos dessas pessoas, porém, mesmo contando com pequenos avanços legais é sabido que ainda são enormes os desafios e que são precárias e incipientes as soluções perante tamanha demanda (SLOBOJA, 2014, p. 11).

Dessa forma é de fundamental importância o apoio financeiro dos estados e municípios, com objetivo de minimizar os problemas propiciado pelos conflitos existentes no espaço urbano e promover inclusão social:

[...] de forma a garantir que os investimentos em mobilidade urbana e nas vias públicas, sejam, prioritariamente, destinados aos pedestres, metrô, trens, sistemas de VLT, monotrilhos, sistemas de BRT, ônibus e bicicletas e que estes sejam os eixos principais de investimento nos Planos de Mobilidade, reservando 70% das vias para implantar faixas e corredores exclusivos de ônibus e de Veículos leves sobre Trilhos, faixas e ciclovias e calçadas acessíveis. (MDT, 2019, p. 2).



A acessibilidade como inclusão social possibilita o acesso à qualidade de vida e uma forma mais igualitária de enxergar as pessoas com necessidades especiais e/ou mobilidade reduzida, do contrário essas diferenças apontadas, podem ser interpretadas como adverso e desigual.

Para efeitos constitucionais e de direito, partimos desse princípio abordando o artigo 20 da emenda constitucional Federal que rege “Os Estados e partes tomarão medidas efetivas para assegurar às pessoas com deficiência sua mobilidade pessoal com a máxima independência possível” (BRASIL, 2016, p. 404). Mediante à necessidade de assegurar o direito à inclusão social,

A Constituição brasileira garante a todos o direito de viver com dignidade. Se a cidade segue disciplinada pelo texto constitucional, com normas de Direito Urbanístico, inegável que ela será o ambiente onde a inclusão social deve estar presente. Entretanto, para que os comandos da igualdade, do respeito à dignidade da pessoa humana e da função social da propriedade, todos os comandos constitucionais sejam de fato implementados, é necessária a criação de condições para que todos possam efetivamente ser incluídos na sociedade (ARAUJO; MAIA, 2016, p. 226).

Podemos destacar a importância que as instâncias do poder executivo e legislativo têm na elaboração de um projeto possível, com planos e metas, que possam ser dirigidas, desde a aprovação da lei, até a execução final e a fiscalização do seu cumprimento.

Em razão disso, o cotidiano das pessoas com deficiência, em relação a sociedade, pode ter impactos positivos, ao se deparar em situações de dificuldades. Por exemplo, desocupar um assento no ônibus, ajudar um cego na parada de ônibus, um cadeirante a passar por uma barreira arquitetônica, entre outras situações corriqueiras. Assim sendo, conscientizar a população que exista essas diferenças é essencial para diminuir a desigualdade e o preconceito, pois as pessoas só julgam o que não conhecem. Entretanto, o cotidiano das pessoas com necessidades especiais encontra grandes dificuldades, principalmente na infraestrutura das cidades:

A debilidade na acessibilidade garantida por lei é um fato na vida de milhares de cidadãos. Para muitos, o que são obstáculos imperceptíveis, tornam-se desafios diários, muitas vezes constrangedores. As barreiras encontradas no simples ato de atravessar a rua, conduzir um carrinho de bebê em calçadas deterioradas, andar na rua por falta de espaço ou falta da própria calçada, virou uma atitude normal no cotidiano de gestantes, crianças, idosos, acidentados e também pessoas com deficiência física. (DEUS; ESPINDULA, 2017, p. 2).

No que se refere ao acesso igualitário das pessoas com deficiência à Constituição (artigo 9), define os termos que justificam a necessidade da lei para a regulamentação a fim de garantir direitos a todos, além da sua aplicação nas demais disposições que abarca, tanto para quaisquer edificações pública como privada, quanto para a promoção de políticas públicas:

A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados e partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as



demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade. (BRASIL, 2016, p. 400).

Para este fim, foi constituída a Lei de acessibilidade, que possibilitou muitos avanços teóricos e nos estudos científicos, mas pouco avanços na garantia dos direitos e normas vigentes. Podemos observar na cidade de Santarém, onde são encontrados, por exemplo, poste de iluminação e/ou sinalização, depósitos de lixo e outras barreiras consideradas impeditivas na área de circulação de faixa livre (Figura 4 e 5), há o artigo 8, da referida lei, que dispõe do desenho e da localização do mobiliário urbano:

Os sinais de tráfego, semáforos, postes de iluminação ou quaisquer outros elementos verticais de sinalização que devam ser instalados em itinerário ou espaço de acesso para pedestres deverão ser dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação, e de modo que possam ser utilizados com a máxima comodidade. (BRASIL, 2000, p. 3)

Quanto aos equipamentos de sinalização sonora para uso de pessoas com deficiência visual (artigo 9), determina a instalação obrigatória nas principais vias de circulação, que tenha fluxo intenso de veículos e apresente riscos de acidentes. Pode ser observar na cidade de Santarém, a ausência de elementos constitutivos de acessibilidade, principalmente de sinalização, estruturas acessíveis que possam orientar na circulação de pedestres com restrição de mobilidade e deficientes visual:

Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo, que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas portadoras de deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem (BRASIL, 2000, p. 4).

Esses elementos mobiliários urbanos que servem de suporte na trafegabilidade não são realidades em Santarém, mas propiciaria liberdade e autonomia a todos os deficientes visuais, não só para aqueles residentes, mas atenderia todos os que vêm de outras cidades e municípios vizinhos, levando em consideração a importância que tem à cidade nas suas variadas funções, incluído aqui o turismo.



Figura 4: Barracas, mercadorias, parada de ônibus e calçadas sem normatização.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020.
Autor: QUEIROZ, 2021.

Figura 5: Carro estacionado em calçadas.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020.
Autor: QUEIROZ, 2021.

Para esse fim a Lei da acessibilidade define no artigo 10, que “os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam e sejam eles utilizados pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” (BRASIL, 2000, p. 4).

Reportamo-nos para a realidade que apresenta à Cidade de Santarém em termos de infraestrutura, dirigida as calçadas, pois os mobiliários urbanos impeditivos para a circulação, são postos sem nenhum tipo de estudo e mediante à autorização, sendo construída de maneira irregular, pelos próprios moradores, descumprindo e/ou desconhecendo as leis. Por consequência, em muitos casos, a arquitetura das calçadas, desviam de finalidade e não refletem uma cidade justa para todos, além do mais, às calçadas não são devidamente atribuídas ao seu valor de uso, por isso, não fazem parte de projetos prioritários, como Santos (2017), afirma:

Ainda assim, a qualidade das calçadas é um assunto secundário no planejamento das cidades brasileiras, indicativo do valor dado aos espaços públicos no país. Como na maior parte dos casos a responsabilidade sobre os passeios fica a cargo dos proprietários dos imóveis, as decisões nem sempre refletem os anseios da coletividade. (SANTOS, et.al., 2017, p. 7)

Nessa perspectiva, pode-se evidenciar a importância dos espaços públicos, bem como das calçadas como forma de promover a inclusão social para as pessoas com necessidades especiais e/ou mobilidade reduzida e apontar direcionamentos e condições necessárias à garantia de direitos, para que esses sujeitos possam se deslocar no espaço urbano de Santarém, com segurança e autonomia.

3.2 AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE NO PLANO DIRETOR DE SANTARÉM

Essa análise é baseada na comparação do planejamento urbano estabelecido pelo Plano Diretor Municipal Participativo de Santarém (PDMPS 2006) e pela Revisão feita em 2018, como forma de



avaliar as condições necessárias e adequadas para a mobilidade e acessibilidade das pessoas com deficiência visual em Santarém, assim discutir o planejamento urbano do Município, a partir dos procedimentos que possam apontar um norte às soluções, a fim de minimizar tais problemas da cidade.

Nessa análise, o texto do PDMPS (2006) as calçadas, que concerne parte fundamental e importante da cidade, visto que, desenvolve com mais cidadania e igualdade para todos. Entretanto, o documento, cita apenas os princípios, no Art. 3, inciso I “Garantia de Justiça e inclusão social” e VII “universalização da mobilidade e acessibilidade” (SANTARÉM, 2006, p. 2), que se repete na revisão. No que se refere à mobilidade urbana, este garante estratégias gerais estabelecidas para a melhoria do trânsito, presente no Art. 47:

A estratégia de Mobilidade em Santarém é a articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade – trânsito, transporte, sistema viário, educação de trânsito e integração regional – de forma a assegurar o direito de ir e vir, com sustentabilidade, e considerando a melhor relação custo-benefício social (SANTARÉM, 2006, p. 20)

Para tanto, o artigo mencionado demonstra uma generalização da Lei nacional sem aplicabilidade, sem especificar na prática o que deve ser feito e a quem cabe as mudanças, deixando de lado o real significado das estratégias de mobilidade. Entretanto, o inciso V, destaca “promover acessibilidade cidadã a pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida” (SANTARÉM, 2006, p. 20), porém, a incompatibilidade com a realidade nos permite refletir o real valor das condições existenciais, do grau de urbanidade que possa promover acessibilidade.

Assim, pode-se considerar que “a vida social deve se desenvolver sem barreiras e sem impedimentos, permitindo a todos, pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com deficiência, sua fruição” (ARAÚJO; MAIA, 2016, p. 3). Dessa forma, é percebido no meio urbano o atraso de planejamento e efetivação da infraestrutura na cidade, subscrito no Plano Diretor, pois não acompanha um efetivo planejamento urbano, como trata a Lei da acessibilidade, que se dirige no Art. 3:

O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida. BRASIL, 2000, p. 3).

Não obstante, não é consolidada no documento a garantia desses direitos, pois o planejamento deve conter essas assertivas, como meio de propiciar mobilidade para os as pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida.

Para as condições do transporte público na cidade, abordado no documento como o Sistema de Transporte Público de Passageiro (STPP), estabelece suas diretrizes no Art. 53, inciso III, “tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana” (SANTARÉM, 2006, p. 23).



Nessa compreensão, observa-se no plano teórico os esforços de elaboração de um projeto de que vise a normatização da mobilidade pelos meios de transporte, numa tentativa de reparar os danos causados por um planejamento tardio de difícil concretização, tendo em vista que não geram impactos profundos e imediatos, mas que refletem a crise no urbano pela ausência de equipamentos e mobiliário acessível, e fomentam os conflitos.

As contradições tendem a punir seus usuários, na mesma medida que ferem as legislações, ao ser insuficiente à realização de um projeto inclusivo. A mobilidade de transporte coletivo apresenta irregularidades, por não oferecer lugares acessíveis de embarque e desembarque de passageiros, com segurança, além de não oferecer orientação que possam esclarecer e dialogar com a população a respeito da acessibilidade. Com efeito, pode-se afirmar que o processo de urbanização desigual é condicionante à crise, e excluem e segregam impondo barreiras e divisões:

Uma nação com construção travada, tendo no núcleo do seu poder uma das elites mais conservadoras e retrógradas já existentes na história mundial e uma imensa massa populacional destituída de direitos, cidadania plena e acesso adequado a bens e serviços coletivos (SILVA; SPOSITO, 2017, p. 104).

Nessa análise os autores fazem referência às contradições existentes diante da demanda potente do dinamismo econômico, sobretudo pela dimensão comercial e pelo efeito de acumulação e exploração de riquezas, colocando em segundo plano as reformas sociais e a interdição do acesso aos direitos.

Em contrapartida RPDMPMS (2018), instituído pela Lei N° 20. 534, de 17 de dezembro de 2018, apresenta estratégias não só para o desenvolvimento urbano, mas para desenvolvimento rural, que orienta a sociedade civil na gestão pública e privada dentro do território municipal. Instituído no Artigo que:

(...) instrumento básico global e estratégico da política de desenvolvimento e expansão urbana e de desenvolvimento rural, bem como de orientação a agentes públicos e privados, que atuam na produção e gestão do território do Município de Santarém (SANTARÉM, 2018, p. 10).

Considerando esse instrumento dentro do território de Santarém, tanto nas áreas urbanas centrais, como periféricas, das normas fundamentais de direito, acessibilidade e mobilidade, pode-se notar contradições no plano teórico para o plano concreto de sua realização, tanto de infraestrutura como de sinalizações adequadas para grupos específicos que apresentam algum tipo de restrição de mobilidade na cidade. O fenômeno da segregação socioespacial é evidenciado em locais de maior circulação, que conduz uma privação do urbano - de lugares públicos - ao direito à cidade. Dessa forma, “O direito à cidade deve incluir os direitos aos espaços públicos de representação, o direito a



produção de representações a partir da dialética entre o concebido e o vivido no cotidiano dos lugares urbanos da contemporaneidade” Vasconcelos (et al., 2018, p. 176).

Nas disposições que discute a mobilidade urbana no art. 47, - presente no texto anterior -, é mencionado, no inciso IV –“promover acessibilidade cidadã a pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida” (SANTARÉM, 2018, p. 29). Dessa forma, as políticas de desenvolvimento urbano, estabelecidas nos marcos jurídicos, são instrumentos imprescindíveis para a elaboração e implementação de infraestruturas e, a respeito da acessibilidade, não acompanharam o tempo histórico da cidade de Santarém, portanto não são favoráveis a efetivação.

Nessa perspectiva, nos espaços públicos, “consequentemente a acessibilidade não é mais generalizada, mas limitada e controlada simbolicamente” (VASCONCELOS, 2018, p. 176), a interação dos espaços públicos é limitada, pela justaposição de espaços privatizados que é percebido como maneira de restrição a um espaço que é acessível a todos. Dessa forma, pode-se afirmar que os espaços públicos cada vez mais estão sendo ocupados e agregados pelo mercado como forma de privação para grande parte da população. Para Carlos (2017), “qualificar os espaços poderia ser de grande valor se isso comportasse a análise da desigualdade espacial (por exemplo, acessibilidade e serviços sociais e urbanos, disponibilidade e uso dos espaços coletivos, respeito pelos espaços de memória coletiva, etc.)” (CARLOS, 2017, p. 25). Os espaços são assim, ocupados por símbolos de trocas que determinam e limitam a circulação e o direito à cidade.

Para o Art. 47, que institui a pavimentação pública, os agentes políticos determinam em parágrafo único, condições gerais básicas para a população e assinala compromisso com a infraestrutura das calçadas no Município, põe em evidência os termos legais, como configura o documento abaixo:

Proporcionar conforto a população, melhorar condições de limpeza contribuindo para saúde pública, e proporcionar níveis satisfatórios de segurança, velocidade, economia no transporte de pessoas e mercadorias através da pavimentação de vias públicas urbanas. As obras devem contemplar infraestrutura complementares como a implantação de sistemas de drenagem, calçadas e arborização. (SANTARÉM, 2018, p. 38).

Com base no texto, pode ser observado, que somente em 2018, as calçadas foram postas como parte do planejamento urbano, sendo negado como parte integrante do todo pelos agentes políticos, portanto desconsiderada do cotidiano das pessoas com necessidade especiais e mobilidade reduzida, revelado pelas contradições do vivido.

Dessa forma, a cidade de Santarém é percebida no seu processo histórico-social, a partir de decisões tomadas, tanto por agentes econômicos e políticos que se apropriam, produzem e reproduzem moldando o espaço urbano conforme as necessidades do modo capitalista de produção. “A cidade, enquanto construção humana é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho



materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações” (CARLOS, 2007, p. 11). Dessa forma, a cidade nos revela sua contradição, pois seu processo histórico não se limita apenas na realização da vida, mas na “realização desigual do poder, das relações entre classes diferenciadas, que se traduzem em movimentos de construção e transformação” (CARLOS, 2007, p. 11). Diante dessas considerações, pode-se afirmar que o Plano Diretor acompanhou o processo de desenvolvimento econômico de reprodução capitalista, conduzida pelos agentes políticos para garantia de uso da terra urbana, destarte ignora o papel da produção e reprodução social na cidade, para a cidade, pela cidade.

Para Leão (2011) os marcos jurídicos, são considerados pela importância que o instrumento jurídico possui para a atividade de planejamento urbano, e esse como indispensáveis para a elaboração do Plano Diretor.

A esse respeito, o processo desigual e contraditório que transforma e molda a cidade, caminhou em sentido oposto ao marco jurídico que instrumentalizam a RPDMP (2018). Entretanto, dão margem aos agentes econômicos, os maiores beneficiados. A configuração do Município, talvez não seja favorável e/ou compatível com o presente documento, por “confirmar as incoerências entre o Plano Diretor do Município de Santarém e a Santarém de fato, sejam elas frutos de interesses além do social ou de limitações técnicas” (LEÃO, 2011, p. 14).

O artigo 182, regulamenta “a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal conforme diretrizes gerais fixadas em lei, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 2008, p. 10). Com base nessa organização e importância para o desenvolvimento e ordenamento municipal, o Estatuto da Cidade – ainda no artigo 182 – “O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (BRASIL, 2008, p. 11).

Podemos verificar que o RPDMP (2018) nos dirige para uma discussão mais contemplativa acerca dos processos de urbanização que possibilitaram a organização territorial, rural e urbana no Município de Santarém. Dessa forma, ficou arraigado no contexto histórico da cidade de Santarém, pois a expansão urbana não acompanhou a organização territorial, mediante sua ocupação irregular concentrada em pontos periféricos, somatizando problemas de extrema emergência¹ para os moradores que são os principais afetados pela produção do espaço urbano e demandam por infraestrutura básica, bem como, pela instalação de equipamentos, entre outros, que possam sanar as condições de exclusão e marginalização no processo de formação territorial. Nessa perspectiva Leão (2011), aponta que:

¹ Problemas relacionados ao saneamento básico; acesso aos bairros e aos equipamentos públicos (saúde, educação, lazer), entre outros



A expansão urbana de Santarém, Entretanto, não foi acompanhada por um real planejamento, dando origem a ocupações irregulares, núcleos que nasceram e cresceram sem assistência do poder público e com profunda carência de infraestrutura, seja de equipamentos urbanos, seja de saneamento. (LEÃO, 2011, p. 7).

Com base nas análises feitas no Plano Diretor, o marco jurídico e avanços legais proporcionaram para a reprodução urbana santarena outros rumos, decretada no dia 3 de dezembro de 2018, como a especificidade da Lei de normatização, construção e revitalização de calçadas que será abordada adiante na subseção 2. 1, que nos permitirá avaliar as modificações e ações feitas pelo poder público como garantia de direitos e verificar se esse documento contempla a Lei de acessibilidade pela normatização da ABNT/NBR 9050 (2015) com os parâmetros essenciais de mobilidade dos agentes sociais que mais demandam atenção, as pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida.

4 A CRIAÇÃO DE LEI: NORMAS, REFORMAS, CONSERVAÇÃO DAS CALÇADAS

Nessa análise, foram observadas as condições estruturais e das disposições das Leis, principalmente, aquelas que regem a acessibilidade das calçadas em Santarém. Foram identificadas no documento, normas padrões, como a sinalização, SIA², que estabelece sinais acessíveis, as normas de acessibilidade da ABNT/NBR 9050 (2015), que estabelecem padrões e dimensões nas arquiteturas dos mobiliários urbanos, que dão sentido e visibilidade para os deficientes visuais, ter segurança e autonomia na sua locomoção.

As leis são importantes como garantia de direitos e nas decisões das transformações do espaço, por isso possibilita aos agentes sociais mudanças de padrões e de vida nas cidades. Dessa forma, as calçadas cumprem uma função social todos os dias, para milhares de pessoas na cidade de Santarém:

As calçadas são veias abertas por onde pulsa a vida de uma cidade. Atendem a todos, sem qualquer distinção, democraticamente. Servem de suporte para a maior parte dos deslocamentos diários e têm impacto direto no coletivo, com influência na qualidade de vida, na segurança, na cultura, nos negócios e na identidade dos lugares. (SANTOS, et. al., 2017, p. 7).

Dessa forma, as calçadas apresentam funcionalidades diversas à cidade e integram uma dimensão simbólica e cultural, pois fizeram e fazem parte de muitas gerações, acompanhado da produção e reprodução capitalistas e reprodução social e atribui ao lugar sentido e valor de uso dos espaços de encontros, por isso tão importante sua abordagem na discussão da geografia e dos fenômenos de mobilidade e acessibilidade. Sendo este último, percebido como indispensável.

Outro dado que mostra a necessidade na normatização e adequação das calçadas, deu-se por pesquisas que apontam de modo mais geral nas cidades brasileiras – no caso específico, para a cidade

² A indicação de acessibilidade nas edificações, no mobiliário, nos espaços e nos equipamentos urbanos deve ser feita por meio do símbolo internacional de acesso - SIA. A representação do símbolo internacional de acesso consiste em um pictograma branco sobre fundo azul (referência Munsell10B5/10 ou Pantone 2925 C).

de Santarém – a questão em discussão “O espaço e a infraestrutura urbana dedicada aos pedestres devem ser prioridade nos investimentos públicos, visto que grande parte dos deslocamentos internos nas cidades brasileiras é realizada a pé” (SANTOS, et al., (2017, p. 12).

Como forma de resposta a essas necessidades básicas do usuário, inclusive aqueles que possuem algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, o governo Municipal decretou a Lei 20.506, que determina a normatização para construção, reforma e conservação de calçadas na zona urbana, além de outros elementos constitutivos que possibilitem livre acesso com segurança. No Artigo 1º “A construção, reforma, conservação e adequação das calçadas rege-se pelas disposições desta Lei assegurando acessibilidade e segurança a todos os cidadãos, principalmente às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida” (SANTARÉM, 2018, p. 1).

Para essa disposição, “as calçadas são obrigatórias em todas as testadas de imóveis³, edificados ou não, localizados em logradouros públicos, providos de meio fio, com ou sem pavimentação, garantindo acessibilidade e segurança a todos os transeuntes” (SANTARÉM, 2018, p. 1). Portanto, disposto pela lei, à demanda por calçadas é grande, além do mais, o processo de deterioração das mesmas compromete a mobilidade, não só nas áreas centrais, mais também, em todas as adjacências que fazem parte do contexto dos deficientes visuais. Todavia, é importante salientar os avanços legais que propiciaram ao Município, por uma configuração do urbano essencial às pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, proporcionando acessibilidade, abrindo novas possibilidades de vivência e trocas. Apesar da criação tardia da lei, o processo que efetiva a construção, reforma e conservação das calçadas é lento e requer atenção e fiscalização.

Para o cumprimento da lei, foi estabelecido garantias de normas específicas nas adequações das calçadas. O artigo 28, “as calçadas devem conter dispositivos de acessibilidade nas condições especificadas nesta Lei e na ABNT/NBR 9050 (2015) ou da norma técnica oficial superveniente que a substitua” (SANTARÉM, 2018, p. 9). A respeito do artigo mencionado, a aplicabilidade do aparato, tem que obedecer rígidos padrões, de modo que não se confunda a organização e ignore as normas.

Quanto às faixas livres, estas precisam obedecer aos parâmetros e condições necessárias que possam facilitar a mobilidade e a acessibilidade, amparada pelas normas vigentes, assinalada no artigo 31, “As calçadas poderão apresentar obrigatoriamente sinalização nas categorias informativas e direcionais por meio das sinalizações visuais, táteis ou sonoras” (SANTARÉM, 2018, p. 10). Entretanto, como são verificadas empiricamente, as condições determinadas pela Lei, não evidenciam a realidade da infraestrutura e nem tão pouco de sinalizações acessíveis. Tanto para as sinalizações visuais, que apresentam desgastes com o tempo, perdendo sua utilidade, quanto para as sinalizações táteis, que são raras, verificadas apenas em frente de pouquíssimos prédios públicos e comerciais,

³ A testada do imóvel é um termo utilizado no mercado imobiliário para se referir à frente do terreno ou da propriedade; é a medida da largura da frente do terreno, que geralmente é a parte que faz divisa com a rua ou a via pública.



algumas praças e áreas de recreação. Quanto as sinalizações sonoras, estas estão completamente ausentes, mesmo em se tratando de pontos estratégicos.

O artigo 33, devem conter a indicação de acessibilidade nas calçadas, no mobiliário e nos equipamentos urbanos pelo Símbolo Internacional de Acesso (SIA), devem indicar os espaços acessíveis para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. A adequação dos espaços é fundamental para garantia da inclusão. Os símbolos representam um indicativo da conquista pelo espaço urbano, por uma terra de uso acessível. Na figura abaixo, o Símbolo Internacional de Acesso:

Figura 2: Símbolo Internacional de Acesso (SIA).

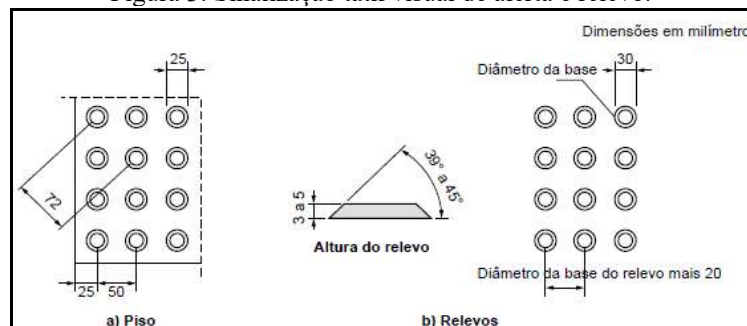


Fonte: ABNT/NBR 9050 (2015).

Em relação ao artigo 35, as calçadas poderão apresentar símbolos de indicação determinados pelas normas vigente, apontado algum caminho seguro e cuidados com a presença de rampas, escadas, degraus, e outros equipamentos mobiliários.

No que se refere à sinalização tátil, presente no artigo 36, faz parte da arquitetura acessível das cidades, e serve de referência de alerta ou direção, utilizado em calçadas, rampa de aceso garantindo a mobilidade do deficiente visual com segurança e autonomia, além disso, devem estar presentes, tanto em áreas internas, como nas externas, perceptível para as pessoas com deficiência visual. Como indicado na figura abaixo:

Figura 3: Sinalização tátil visual de alerta e relevo.



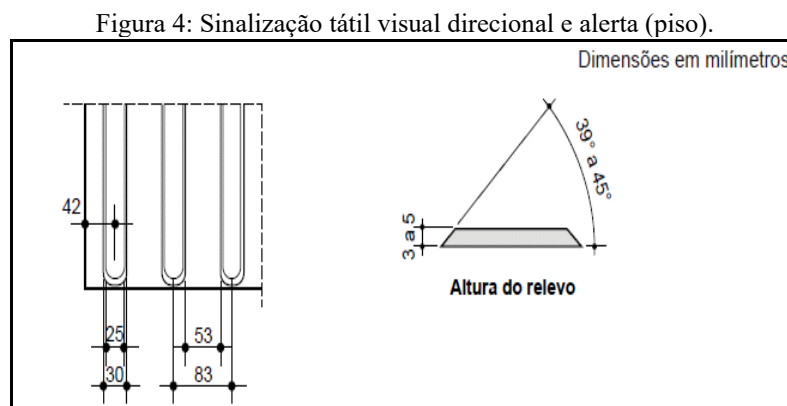
Fonte: ABNT/NBR 9050 (2015).

Levam em consideração as dimensões das sinalizações táteis de alerta, as informações: da base do relevo, distância horizontal, distância diagonal e altura do relevo. As normas consideram a base, topo, altura e distâncias entre o relevo. Todos esses indicativos permitem ao cego ter a percepção da



estrutura a sua volta, da superfície e permiti conhecer outros horizontes, também detectar possíveis barreiras garantindo autonomia e segurança no seu trajeto, pois tal relevo presente na sinalização tátil de alerta apontam quando devem parar e tomar novo rumo.

Também expressam as dimensões devidas, de acordo com as normas estabelecidas, largura da base, largura do topo, altura do relevo, distância horizontal entre os centros e as bases do relevo. Que apontam distâncias milimétricas entre as partes. Essa sinalização permite o cego identificar o percurso que deve fazer. Direciona o caminho que deve percorrer sem restrição e devem estar centralizados nas faixas livres.



Fonte: ABNT/NBR 9050 (2015).

A norma adverte que o piso deve ser antiderrapante, e para a continuação das calçadas adjacentes devem conter relevos, de modo que o deficiente visual perceba com as técnicas da bengala. E para aqueles que possuem baixa visão, nas adjacências das calçadas – em relação a esses relevos – devem conter contrastes de luminescência, para que seja perceptível a pessoa com baixa visão.

Com relação à sinalização do piso tátil e prováveis riscos de barreiras arquitetônicas suspensas, estas devem informar, de modo que oriente com segurança a pessoa com deficiência, tanto para a orientação de mudanças de direção, términos de calçadas e rampas, quanto para a travessia deles. Como mencionado no artigo 37. Para essa disposição, no artigo 38, “a sinalização tátil de alerta no piso deve ser instalada, no início e no término, em degraus, isolados de escada e rampas, com inclinação maior ou igual a 5 % ($I \geq 5$ 0/0), conforme ABNT/NBR 16537 (2016)” (SANTARÉM, 2018, p. 11).

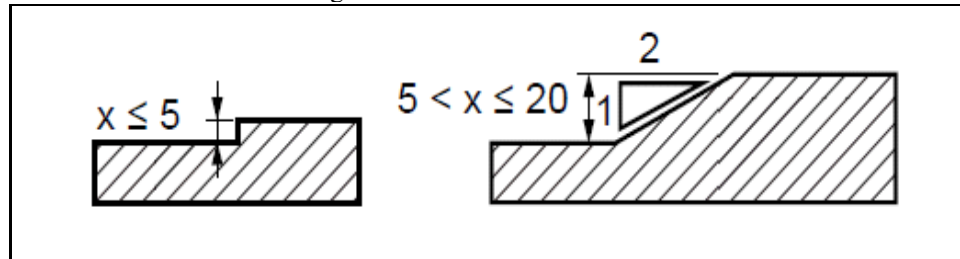
O artigo 42, aponta que as sinalizações direcionais ao piso devem considerar o deslocamento do deficiente visual em áreas de fluxos de circulação de pessoas, evitando o cruzamento e confronto do fluxo de pessoas, principalmente em áreas de formação de filas, bancos e permanência de pessoas. O artigo 43 diz que a largura e cor de faixa da sinalização tátil, devem ser constantes.

À respeito dos desníveis, esses devem ser evitados nas calçadas, como pode ser conferido no Artigo 51, são considerados neste seguimento, as dimensões, extensões e sinalizações que são determinadas pelas normas e parâmetros. No que segue ao artigo 52, não menos importante, porém



necessário, os desníveis dos pisos e suas dimensões e quanto deve medir, de uma calçada a outra. Para os desníveis no piso de até 5 mm é dispensado o tratamento espacial; com os desníveis de 5 mm até 20 mm devem possuir inclinação máxima de 1: 2 (50%); aos desníveis superiores, devem ser considerados como degraus” (SANTARÉM, 2018, p. 14).

Figura 5: Dimensão dos desníveis.

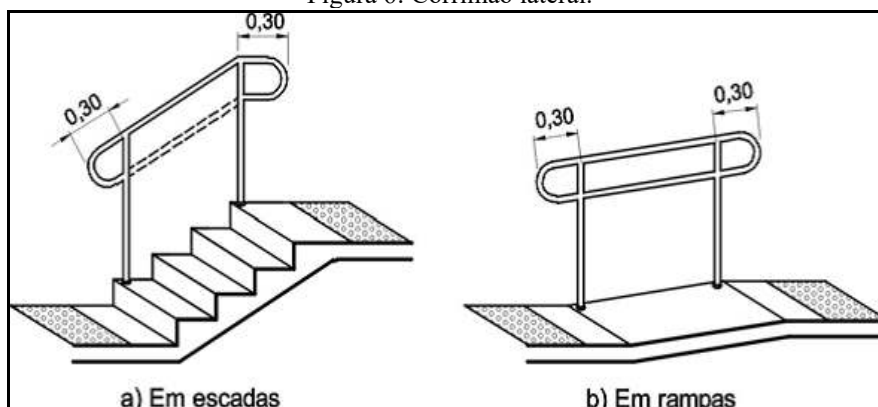


Fonte: ABNT/NBR 9050 (2015).

Conseqüentemente, a dimensão dos desníveis representa perigos invisíveis aos olhos do deficiente visual, barreiras que podem causar tropeços, ferimentos e constrangimentos, esses “altos e baixos” representam obstáculos a serem vistos, compreendido e discutido.

No que se referem aos degraus, esses devem ser substituídos por rampas com até no mínimo 90 cm de largura e com inclinação conforme a norma estabelecida, para a extensão restante pode haver degraus, contanto que possua barras de apoio, horizontal ou vertical com no mínimo 0,30 m e com seu eixo posicionado a 0,75 m de altura do piso, sem interromper a área de circulação pública. Mostrado abaixo:

Figura 6: Corrimão lateral.



Fonte: ABNT/NBR 9050 (2015).

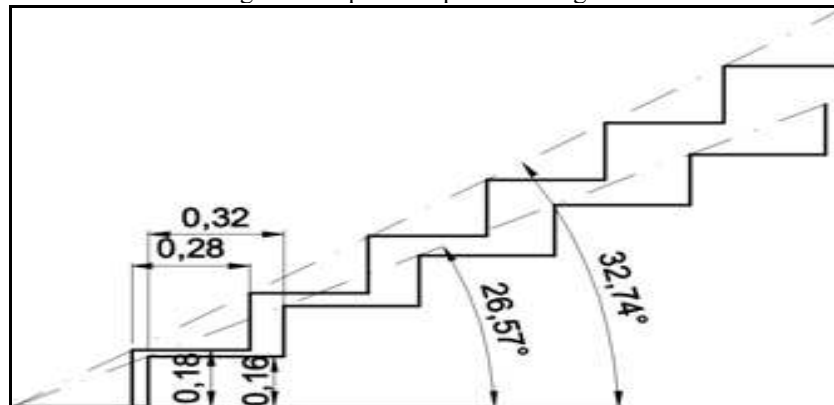
Quanto à característica dos pisos (p) e espelhos (e) dos degraus, estas têm que obedecer a parâmetros quanto sua dimensão e acessibilidade. Nas rotas acessíveis, não podem ser utilizado espelhos vazados. Quando forem utilizados bocel e espelho inclinado, a projeção da aresta deve apenas 1,5 mm sobre o piso abaixo. No que tange a dimensão dos espelhos de degraus isolados, esse deve ser



inferior a 0,18 m e superior a 0,16 m, mas que se recomenda nesse caso um espelho entre 1,5 m e 0,18 m. Como condicionado nas normas da ABNT/NBR 9050 (2015):

- c) $0,63\text{ m} < p + 2e < 0,65\text{ m}$.
- a) pisos (p): $0,28\text{ m} < p < 0,32\text{ m}$;
- b) espelhos (e) $0,16\text{ m} < e < 0,18\text{ m}$;

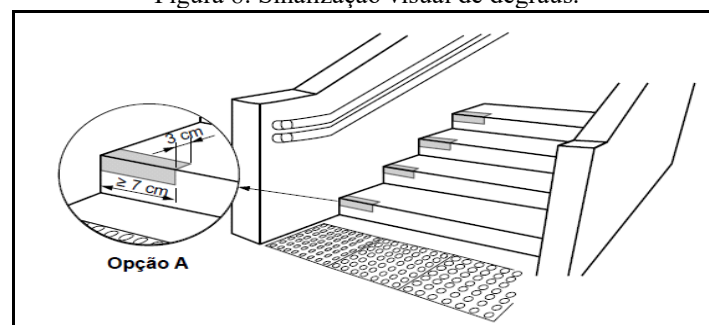
Figura 7: Espelhos e pisos dos degraus.



Fonte: ABNT/NBR 9050, 2015.

No artigo 53, os degraus isolados devem conter sinalização visual de graus, tanto nos pisos e espelhos, com uma faixa de no mínimo 3 cm de largura, contrastando o piso adjacente, preferencialmente fotoluminescente ou retro iluminado. O artigo 54, não especifica a espessura da dimensão como expressa na ABNT/NBR 9050 (2015), na qual a sinalização visual deve ser maior ou igual à projeção dos corrimãos laterais e com no mínimo 3 cm de largura e 7 cm de comprimento, com expressa abaixo na figura:

Figura 8: Sinalização visual de degraus.



Fonte: ABNT/NBR 9050 (2015).

Para a padronização e execução das calçadas, o artigo 56, determina pedidos de alvará de construção, levando em conta todos os parâmetros de construção, obedecendo aos critérios estabelecidos pela ABNT/NBR 9050 (2015). Na concessão de construção de calçadas, será obedecido parâmetro respeitando as normas.



No artigo 61, a construção de novos estabelecimentos comerciais deverá respeitar o código de Obras do Município, a fazer o recuo, de modo que não interfiram nos limites das calçadas. Essa finalidade, não são permitidas o uso das faixas livres em nenhuma hipótese. Entretanto, reconfigura o uso do solo urbano e tem grande impacto, pois abre caminhos para novas relações nos espaços de encontro da cidade. O que rege o artigo 65, estabelece a recuperação do pavimento, no caso de alteração da forma original do piso da faixa de serviço, livre e acesso, cabendo ao proprietário (pessoa física ou jurídica) do imóvel a permissão para a alteração e recomposição da sua forma original. No caso que a área não atenda as normas atuais a reforma tem que obedecer às normas da ABNT/NBR 9050 (2015).

Outro modo de construção estabelecido nas normas, com as condições de acesso e livre circulação são as calçadas verdes, expresso no artigo 66, que determina um limite de 2, 75 (dois metros e 75 centímetros) de largura. Respeitando o limite contínuo de circulação que possui largura mínima de 1, 20 (um metro e vinte centímetro) de largura.

Outro ponto importante, que as normas estabelecem para os perímetros das calçadas, são as espécies de plantas permitidas, sendo elas arbustivas, não conter princípios tóxicos, não poderá ter espinhos ou ser resistente a poda, presente no artigo 67. Entretanto, faz parte do urbano santareno (figura 10), pelo desconhecimento da população das normas ou foram colocadas em tempos anteriores à lei.

A respeito dos obstáculos, o artigo 73 propõe, que não deve haver interferência que possam impedir o uso de calçadas, ou seja, todo o mobiliário urbano e elementos que possam servir de barreiras, precisam ficar fora da área de circulação de forma que garanta acessibilidade e segurança aos pedestres. Por exemplo, no Centro de Santarém pode ser observado (figura 9), que a faixa de pedestre foi colocada em direção a divisória (canteiro central) da avenida, delimitadas por barreiras arquitetônicas:



Figura 9: Faixa de pedestre obstruída por árvore e canteiro central na Av. Rui Barbosa.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020.
Autor: QUEIROZ, 2020.

Figura 10: Planta arbustiva com espinhos, carro nas calçadas e piso irregular.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020.
Autor: QUEIROZ, 2020.

O vetor de maior inquietação na análise do urbano nessa pesquisa, são as barreiras arquitetônicas impostas à vivência das pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida e principal gerador de conflitos, pois a acessibilidade não consegue atingir o nível de satisfação de sua dimensão arquitetônica garantida por lei. Portanto, não consegue responder as demandas necessárias da localização do centro tradicional de Santarém e de outras localidades.

No artigo 77, os pontos e abrigos de embarque e desembarque de ônibus deverão ser acessíveis conforme a NBR/ABNT 9050 (2015) e respeitar os espaços de circulação. Muitas irregularidades podem ser observadas e comprovam a falta de acessibilidade, principalmente na localização central de Santarém e comparado a uma representação técnica de normatização (figura 11), observa-se as contradições.

Na figura 12, identificam-se diversos absurdos, calçadas com limites reduzidos, calçadas deterioradas e fora de normatização, escada no local de embarques e desembarque, desrespeitando o caminho dos cadeirantes e cegos, rua danificada com buracos e esgoto, em um local de fluxo intenso diário, na figura é possível verificar um PCD, com deficiência nos membros inferiores que, para se locomover, necessita se arrastar pelo chão, para tanto ele utiliza luvas grossas nas mãos. Destaca-se a vala na beira a calçada onde escorre esgoto a céu aberto.



Figura 11: Ponto/parada de ônibus dentro das normas técnicas de acessibilidade.



Fonte: Caderno Técnico para projeto de mobilidade urbana, 2021.

Figura 12: Ponto/parada de ônibus, Av. Rui Barbosa.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020.
Autor: QUEIROZ, 2020.

Para o parágrafo único, que atende o artigo 78, os postes de iluminação pública que estiveram fixados fora da faixa de serviço, deverá ser realocado para as áreas devidas, com prazos determinados. Esse problema é um dos impedimentos comuns e grandes barreiras para deficientes físicos, em especial aos cadeirantes.

Das responsabilidades, prazos e penalidades, apresentamos a seguir o artigo 81, que explicita quem são os responsáveis pela construção, reformas, adequação e conservação das calçadas:

- I - O Poder Público: União, Estado, Município ou entidades de sua administração indireta em seu próprio domínio, e, em se tratando de imóvel locado ao ente público, a responsabilidade será do locador, devendo constar do contrato ou termo aditivo;
- II – O (s) proprietário (s), titular do domínio útil ou da nua propriedade, ou o possuidor do imóvel, a qualquer título;
- III- As concessionárias ou permissionárias de serviços ou de utilidade pública e as entidades a elas equiparadas, se as obras ou serviços exigidos resultarem de danos por elas causados. (SANTARÉM, 2018, p. 20).

Quanto às obrigações, o artigo 82 apresenta as condições de uso e ocupação de calçadas por meio de notificação anunciando os prazos para que se estabeleça a obra em conformidade com a Lei. Para a vedação da obra com tapume⁴, 5 dias e 10 dias para que seja desocupadas as calçadas. E no artigo 83, todos os proprietários ou ocupante de imóveis que receberam guias e sarjetas têm prazo determinado de 365 dias, após a notificação para construir as calçadas, ou adequar aquelas já construídas, ou que não estão em cumprimento com a Lei estabelecida.

No artigo 92, são consideradas infrações administrativas: deixar de construir ou adequar às calçadas de acordo com os cumprimentos da lei estabelecida, com multa de R\$ 100, 00 (cem reais) por metro linear de testada do imóvel; obstruir as calçadas com matérias de construção, lixeira, equipamentos de publicidade, cadeira, mesa em desacordo com a legislação, com multa de R\$ 300, 00

⁴ O tapume é um acessório para obras, essencial para evitar a passagem de pedestres pelas áreas que estão sendo alteradas, reformadas ou até mesmo construídas.

(trezentos reais); depositar e empilhar lixo em calçadas e em via pública em desacordo com a determinação legal, cuja multa é de R\$ 250, 00 (duzentos e cinquenta reais); despejar águas pluviais, esgotos e outras substâncias sobre as calçadas, com multa de R\$ 500, 00 (quinhentos reais); danificar calçadas em razão de cargas ou por manobra de veículos, sendo a multa de R\$ 300, 00 (trezentos reais). Para o não cumprimento da manutenção da poda de árvore e vegetação da faixa jardinada, quando notificado, há uma multa de R\$ 150, 00 (cento e cinquenta reais). No parágrafo único, a multa não exonera o infrator de sanar a irregularidade, constatado pela Fiscalização do Município. Portanto, o pagamento da multa não livra o responsável da obrigação de adequar o espaço alterado, considerando a normatização atual.

em relação a sinalização sonora, não é uma realidade para os deficientes visuais e precisam ser tomadas medidas cabíveis para que possam ser instaladas em pontos estratégicos da cidade. Em relação ao piso tátil, existem algumas instalações apenas em pontos que funcionam algum tipo de estabelecimentos comerciais, (figura 13). O piso tátil é realidade nas construções de alto e médio padrão, e outros em frente a prédios públicos construídos recentemente, também como nas praças públicas, ginásio, estádio, enquanto, nas adjacências desses perímetros não podem ser verificadas continuidades, além de conter irregularidades, (figura 14).

Figura 6: Calçadas normatizadas com interrupção.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020. Autor: QUEIROZ, 2020.

Figura 7: Irregularidade na construção de calçadas normatizadas.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020. Autor: QUEIROZ, 2020.

Do mesmo modo que fica evidente a inutilidade das calçadas normatizadas, fugindo dos adequados padrões para atender os deficientes visuais, tornando inútil o livre acesso, podendo provocar acidentes graves, se esses forem se arriscar no tráfego sem acompanhamento de outro. Outra situação encontrada, foi a má conservação das calçadas construídas há mais tempo, que apresentam processo de deterioração, sem nenhum tipo de padronização na sua construção, além de degraus, calçada normatizada ao fundo, limitada pela escada, sem equipamento tátil de atenção no lugar do



rebaixamento e/ou continuidade da mesma (figura 15). O desnivelamento é um estado que implica na mobilidade e são barreiras perigosas, verifica-se à má conservação e a ocupação da faixa livre (figura 16).

Figura 15: Deterioração de calçadas, Centro de Santarém.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020. Autor: QUEIROZ, 2020.

Figura 168: Calçada desnivelada, deteriorada e ocupada, Centro de Santarém.



Fonte: Pesquisa de campo, 2020. Autor: QUEIROZ, 2020.

Dessa forma, a respeito das calçadas mais antigas, essas fazem parte do contexto urbano e não obedecem às normas e são grandes empecilhos, além de apresentarem riscos de acidentes e impossibilidade de uso para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e precisam de reformas imediatas.

Quanto à obrigatoriedade no cumprimento das normas expressas na Lei, faz-se necessário que o Município realize ações através de fiscalização para que os proprietários, possam se responsabilizar com a construção e normatização das calçadas, logo que forem notificados. Também, para que possam ser fiscalizadas as calçadas já existentes, para que estas não sejam ocupadas com: obras, mesas e cadeiras, ou arbustos sem a devida manutenção, lixo e materiais de construção, carros, motos e bicicletas, lama proveniente de esgoto, pois muitas dessas ações são consideradas infrações administrativas que podem ser penalizadas pela cobrança de multas.

Entretanto, a despeito do que rege a Lei de normatização das calçadas, o que concluímos a partir da pesquisa de campo, sinaliza a ausência de medidas corretivas e ações de fiscalização preventivas pelos órgãos gestores, produzindo um espaço excludente.

Ainda é necessário um grande esforço para criar condições necessárias, tanto do poder público, como da população, para que a mobilidade e acessibilidade não se constituam apenas como conceitos geográficos ou fique somente no campo teórico, mas que se torne realidade para as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida e que esses sujeitos possam ser inseridos com segurança e autonomia no contexto urbano.



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises feitas nessa pesquisa buscam contribuir no debate por uma cidade mais acessível, a partir da funcionalidade e do uso da acessibilidade no cotidiano. Conseguiu-se analisar as implicações que finalizam essa pesquisa, a qual constatou-se que os fenômenos da mobilidade e acessibilidade não respondem a todas as realidades para as pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida em Santarém/PA e se manifestam nas crises da produção urbana, gerada pela dicotomia entre acesso e barreiras, identificadas pelos conflitos nas calçadas envolvendo o deficiente visual e os obstáculos existentes nesses locais.

Quanto aos alcances atingidos pela análise das condições de mobilidade e acessibilidade de uso das calçadas pelos deficientes visuais, identificou-se que os problemas estão ligados à falta de infraestrutura adequada nas localizações de uso pelos usuários e comprometem a autonomia e a inclusão social. Além disso, verificou-se que o projeto de pavimentação de calçadas acessíveis não consta no Plano Diretor de Santarém de 2006, e nem na revisão do documento feita em 2018. Por outro lado, com a criação da Lei específica de normatização de calçadas, observou-se a ausência de medidas corretivas e ações de fiscalização preventivas pelos órgãos gestores.

A pesquisa partiu da hipótese de que as barreiras arquitetônicas são principais responsáveis pela crise de mobilidade, ou seja, que a infraestrutura das calçadas não atende as necessidades dos seus usuários, sobretudo, dos deficientes visuais. Diante disso, condicionadas pela falta de adequação e o cumprimento das normas jurídicas no planejamento urbano da organização socioespacial do Município de Santarém na sua totalidade, evidenciando o processo desigual e contraditório.

Durante o trabalho de pesquisa atestou-se que os problemas encontrados nas calçadas são impeditivos, por apresentarem falta de estrutura adequada, ocupação irregular, ausência de pavimentação, caminhos descontínuos, que definem trajetos alterativos e determinam a autonomia da pessoa com deficiência visual, visto que elimina a possibilidade de circulação e participação da cidade como um todo.

Em vista disso, destaca-se a pergunta do problema proposto na pesquisa: “O processo de urbanização determina as condições da mobilidade e acessibilidade dos deficientes visuais em Santarém? Mediante o exposto, considera-se dentro da particularidade do recorte espacial-temporal, que as localizações apresentadas não atendem as normas técnicas vigentes, servindo de obstáculos para grupos de pessoas com deficiência, pessoas idosas, pessoas com baixa mobilidade usufruírem a cidade na sua totalidade.

Portanto, o direito à cidade não pode ser negado ou ser de uso exclusivo de um grupo, visto que, é assegurado pela Constituição, pela Lei de acessibilidade, lei específica que regulamenta a normatização de calçadas e pelas normas técnicas vigentes, garantindo a todos, sem discriminação, o acesso e a mobilidade necessária ao uso do urbano de forma plena.



REFERÊNCIAS

ABNT/NBR 9050. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NORMA BRASILEIRA DE ACESSIBILIDADE DE PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA, às Edificações, Espaço Mobiliário e equipamentos, 2015.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade. Tese (Doutorado em Planejamento e Operação de Sistemas de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

ARAÚJO, Luiz Alberto David; MAIA, Maurício. A Cidade, o Dever Constitucional de Inclusão Social e a Acessibilidade. Revista de Direito da Cidade. p. 225-244, fev. 2016.

BRASIL, Constituição (1988). República federativa do Brasil. Brasília, DF. Senado federal, 2018.

BRASIL. LEI Nº 10.090 DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000. ESTABELECE A LEI DE ACESSIBILIDADE. DIÁRIO OFICIAL [DA] REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Brasília.

BRASIL. REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. ESTATUTO DA CIDADE. 3º ED. BRASÍLIA, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade. FFLCH. São Paulo: 2007.

CARLOS, A. F. A.; Alves, G. A.; Padua, R. F. Justiça espacial e o direito à cidade. São Paulo: Contexto, 2017.

CARLOS, A. F. A. et. al. A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 21, n. 3, p. 644-649, dez. 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço Urbano. Palas Athena. 4ª ed. São Paulo: 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. Estudos Sobre a Rede Urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

DEUS, Marcelo Ferreira de; ESPINDULA, Lidiane. Acessibilidade e conflitos nas calçadas: Bairro Alfa Sul, Manhuaçu-MG. Anais do Seminário Científico do UNIFACIG, n. 3, 2018.

GIL, Antonio Carlos. Métodos e Técnicas de Pesquisa Social. 6º Ed. São Paulo: Editora Atlas S. A, 2008.

LEÃO, R. F. C; DE OLIVEIRA, COIMBRA, J. M. G. O plano diretor e a cidade de fato: o caso de Santarém-Pa. Revista Geográfica de América Central, 2011.

MDT. MANIFESTO 19ª JORNADA BRASILEIRA ‘NA CIDADE, Sem Carro’. Disponível em: 0/10/2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTARÉM, Plano Direto de Santarém. Prefeitura Municipal de Santarém, 2018.



SANTOS, P. M. et. Al. 8 Princípios da Calçada: Construindo cidades mais ativas. 1º Ed: Rio de Janeiro, 2017.

SANTOS, Cilícia Dias dos. A formação e produção do espaço urbano: Discussões preliminares acerca da Importância das cidades médias para o Crescimento da rede urbana brasileira. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional. v. 5, n. 1, p. 177-190, jan-abr/2009, Taubaté, SP, Brasil.

SLOBOJA, Rosenilda. A acessibilidade e a inclusão social de deficientes físicos (cadeirantes) nas escolas público-estaduais de Goioerê: superando as barreiras na educação. Pará, 2014.

SOARES, Paulo Roberto. Cidades médias e aglomerações urbanas: a nova organização do espaço regional no sul do Brasil. SPOSITO, ES SPOSITO, MEB. SOBARZO, O. (Orgs.). Cidades médias: produção do espaço urbano e regional, 2006.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; DA SILVA, William Ribeiro (ed.). Perspectivas da urbanização: reestruturação urbana e das cidades. Consequência, 2017.

TRINDADE, Jr. Sait-Clair Cordeiro. Cidades médias na Amazônia Oriental: Das novas centralidades à fragmentação do território. VI. 13, N 2. Belém, PA, 2011.

VASCONCELOS, P. A. et. al, . Cidade Contemporânea: Segregação Espacial. São Paulo. Ed. Contexto, 2013.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

