



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO  
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

**LEE RANEY DA SILVA QUEIROZ**

**UM “OLHAR” GEOGRÁFICO SOBRE A MOBILIDADE E  
ACESSIBILIDADE DOS DEFICIENTES VISUAIS NO CENTRO DE  
SANTARÉM/PARÁ**

**SANTARÉM  
2021**

**LEE RANEY DA SILVA QUEIROZ**

**UM “OLHAR” GEOGRÁFICO SOBRE A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE  
DOS DEFICIENTES VISUAIS NO CENTRO DE SANTARÉM/PARÁ**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)  
apresentado para obtenção de graduação em  
Licenciatura Plena em Geografia ao Instituto de  
Ciências da Educação a Universidade Federal do  
Oeste do Pará, orientado pela professora Ma.  
Mizant Couto de Andrade Santana.

**SANTARÉM  
2021**

# **LEE RANEY DA SILVA QUEIROZ**

## **UM “OLHAR” GEOGRÁFICO SOBRE A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DOS DEFICIENTES VISUAIS NO CENTRO DE SANTARÉM/PARÁ**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado para obtenção de graduação em Licenciatura Plena em Geografia ao Instituto de Ciências da Educação a Universidade Federal do Oeste do Pará, orientado pela professora Ma. Mizant Couto de Andrade Santana.

Data de aprovação:

Nota:

Banca avaliadora

---

Profa. Ma. Mizant C. Andrade Santana –  
Orientadora (UFOPA).

---

Profa. Dra. Maria Júlia Veiga da Silva –  
Avaliadora 1 (UFOPA).

---

Prof. Dr. Ivan Gomes da Silva Viana –  
Avaliador 2 (UFOPA).

Alta madrugada vai, já estou tão cansado,  
mas ouço Deus me chamar, sua voz é tão  
suave, é como um sussurro. Meu coração se  
aperta e vou ao seu encontro, nem que seja  
para ficarmos em silêncio a sós, nem que  
seja para simplesmente ouvir sua voz.

***Ludmila Ferber***

## AGRADECIMENTO

Em primeiro lugar a Deus, que me possibilitou chegar até aqui.

Desde o primeiro momento que pisei na Pérola do Tapajós, encantado com toda beleza, sempre achei que seria fácil, no entanto tudo mudou, a realidade me mostrava outros nortes. Lugares onde nunca imaginei estar, mas com fé que a Geografia seria a luz que eu precisava alcançar. E esse dia chegou.

Pela minha mãe que sempre acreditou em mim, por todo sacrifício que fiz e todas as lágrimas que perdi, lágrimas cessadas pela gratidão de todos esses anos de preparo e dedicação em resposta aos meus anseios de melhorar a cada dia como pessoa e profissional.

À Universidade Federal do Oeste do Pará, que possibilitou viver essa importante fase da minha vida, pelos 7 anos em Santarém, que a princípio, me assustava com tamanha grandeza, que depois de territorializar a maioria dos seus espaços, percebi que o mundo já não era tão pequeno e limitado, mas um lugar a ser explorado.

À Pro- Reitoria de Gestão Estudantil (PROGES), pelos auxílios de permanência e moradia concedidos, que financiou todos os meus custos, e a todo corpo técnico, que logo que cheguei me concederam apoio.

Ao Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência (PIBID), pela rica experiência e contatos com professores, funcionário e alunos.

A minha orientadora Mizant Santana, muito obrigado pela paciência e confiança de ter acreditado nesse projeto de conclusão de curso, que possibilitou ampliar meus horizontes acerca da geografia urbana, e nesse período de contato que tivemos.

## RESUMO

Essa pesquisa consiste em analisar as condições de mobilidade e acessibilidade dos deficientes visuais em Santarém/PA. Nesse contexto, a área central da cidade 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 que 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. Essa compreensão está conduzida na hipótese de que o planejamento urbano não acompanhou na sua totalidade o crescimento do Município, deixando como secundário os assuntos mais sensíveis de adequação e normatização, condutor de reivindicações e lutas, por dignidade humana, inclusão social, direito à cidade e autonomia, contra a segregação, a desigualdade, exclusão e invisibilidade. Com o método materialismo dialético e abordagem qualitativa, que foram imprescindíveis na elaboração e aplicação do questionário semiestruturado que possibilitou responder a importância da mobilidade e acessibilidade para seus envolvidos.

**Palavras Chave:** Mobilidade. Acessibilidade. Deficiente visual. Calçadas. Acesso e barreiras.

## **ABSTRACT**

This research consists of analyzing the conditions of mobility and accessibility of the visually impaired in Santarém /PA. In this context, the central area of the city is the chosen spatial area, as it is the main meeting place and reference for displacement to other locations and its implications in daily life, due to the dichotomy between access and barriers that is determinant in locomobility, which leads to production socio-spatial of the urban, evidenced in the contradictions of the appropriation, production and reproduction of the capitalist system and guides the needs of space occupation in the city. This understanding is driven by the hypothesis that urban planning has not fully followed the growth of the Municipality, leaving as secondary the most sensitive issues of adequacy and regulation, driver of claims and struggles, for human dignity, social inclusion, right to the city and autonomy, against segregation, inequality, exclusion and invisibility. With the dialectical materialism method and qualitative approach, which were essential in the preparation and application of the semi-structured questionnaire that made it possible to answer the importance of mobility and accessibility for those involved.

**Keywords:** Mobility. Accessibility. Visually impaired. Sidewalks. Access and barriers.

## **LISTA DE SIGLAS**

**ABNT** - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

**ADEVIBAM** - Associação dos Deficientes Visuais do Baixo Amazonas.

**BPC** - Benefício de Prestação Continuada.

**NBR** - Normas Brasileiras.

**IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

**PNE** - Pessoas com Necessidades Especiais.

**PDM** - Planos Diretores Municipal.

**RPDMPS** - Revisão do Plano Diretor Municipal Participativo de Santarém.

**SAI** - Símbolo Internacional de Acesso.

**STPP** - Sistema de Transporte de Passageiro Público.

**UFMS** - Unidade Fiscal do Município de Santarém.

**MDS** - Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Localização da cidade de Santarém e mesorregião do Baixo Amazonas. ....	14
<b>Figura 2:</b> Ônibus antigo e sem elevador em circulação na parada. ....	28
<b>Figura 3:</b> Calçadas desniveladas e ocupadas. ....	28
<b>Figura 4:</b> Barracas, mercadorias, parada .....	33
<b>Figura 5:</b> Poste, carro estacionado em calçadas.....	33
<b>Figura 6:</b> Símbolo Internacional de Acesso (SIA). ....	44
<b>Figura 7:</b> Sinalização tátil visual de alerta e relevo. ....	44
<b>Figura 8:</b> Sinalização tátil visual direcional e alerta (piso). ....	45
<b>Figura 9:</b> Dimensão dos desníveis. ....	46
<b>Figura 10:</b> Corrimão lateral. ....	47
<b>Figura 11:</b> Espelhos e pisos dos degraus. ....	47
<b>Figura 12:</b> Sinalização visual de degraus. ....	48
<b>Figura 13:</b> Faixa de pedestre obstruída por árvore e canteiro central na Av. Rui Barbosa. ....	49
<b>Figura 14:</b> Planta arbustiva com espinhos, carro na calçadas e piso irregular. ....	49
<b>Figura 15:</b> Ponto de ônibus dentro das normas técnicas de acessibilidade. ....	50
<b>Figura 16:</b> Ponto de ônibus, Av. Rui Barbosa. ....	50
<b>Figura 17:</b> Calçadas normatizadas com interrupção.....	52
<b>Figura 18:</b> Irregularidade na construção de calçadas normatizadas. ....	52
<b>Figura 19:</b> Deterioração de calçadas, Centro de Santarém. ....	53
<b>Figura 20:</b> Calçada desnivelada, deteriorada e ocupada, Centro de Santarém. ....	53
<b>Figura 21:</b> Localização da Associação dos Deficientes Visuais do Baixo Amazonas (ADEVIBAM). ....	56
<b>Figura 22:</b> Associação dos Deficientes Visuais do Baixo Amazonas (ADEVIBAM)..	57

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Referente aos bairros onde residem.....	64
<b>Gráfico 2:</b> Trabalha e/ou estuda.....	65
<b>Gráfico 3:</b> Referente à infraestrutura de orientação no trajeto. ....	65
<b>Gráfico 4:</b> Referente às pessoas que utilizam as calçadas. ....	67
<b>Gráfico 5:</b> Referente aos problemas encontrado nas calçadas.....	67
<b>Gráfico 6:</b> Referente aos tipos de problemas encontrados nas calçadas.....	68
<b>Gráfico 7:</b> Referente à utilização da rua como alternativa para desviar de barreiras. ...	68
<b>Gráfico 8:</b> Referente à acidentes pela falta de infraestrutura urbana. ....	69
<b>Gráfico 9:</b> Referente a pessoas que dependem de terceiros para mobilidade.....	69

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO 1. PROCESSO DE URBANIZAÇÃO EM SANTARÉM .....</b>	<b>18</b>
1.1 O espaço urbano e a mobilidade urbana .....	21
1.2 Mobilidade e acessibilidade na geografia .....	25
1.3 Acessibilidade e inclusão social .....	29
<b>CAPÍTULO 2. AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE NO PLANO DIRETOR DE SANTARÉM .....</b>	<b>36</b>
2.1 A criação de Lei: normas, reformas, conservação das calçadas .....	41
<b>CAPÍTULO 3. AS CONDIÇÕES DE (I)MOBILIDADE E (IN)ACESSIBILIDADE DO MEIO URBANO EM SANTARÉM/PA .....</b>	<b>55</b>
3.1 Os agentes e sua atuação .....	56
3.2 As lutas por espaços na cidade como forma de reivindicação por acesso e inclusão social .....	59
3.3 A vivência dos deficientes visuais e a realização da vida no espaço urbano santareno .....	63
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>71</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>73</b>
<b>APÊNDICE 1. QUESTIONÁRIO AO PRESIDENTE DA (ADEVIBAM) .....</b>	<b>76</b>
<b>APÊNDICE 2. QUESTIONÁRIO RELATIVO À QUALIDADE DE CALÇADAS EM SANTARÉM.....</b>	<b>77</b>
<b>ANEXO.....</b>	<b>78</b>

## INTRODUÇÃO

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.

No entanto, existem aqueles, que, não em condição de vulnerabilidade econômica, – embora exista em maior ou menor grau –, além de possuírem alguma limitação, tem seus direitos negado, 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 do deficiente visual e são componentes importantes para uma cidade mais inclusiva.

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 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 anula a viabilidade acessível para o portador com necessidades especiais 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.

Nesse contexto, 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 dessa pesquisa é analisar as condições de mobilidade e acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida e/ou deficientes visuais, tendo como espaços de encontros e referência o Centro de Santarém.

Esse trabalho tem como objetivos específicos: analisar os conceitos de mobilidade e acessibilidade a partir do processo de urbanização e organização socioespacial em Santarém; verificar no Plano Diretor Municipal, se o planejamento urbano possui nas normas jurídicas, pautas que incluem infraestrutura e arquitetura acessíveis, e por último; apresentar as fragilidades do cumprimento na criação de lei, de normas, reformas e conservação das calçadas no Município.

A análise da mobilidade e acessibilidade dentro da ciência geográfica identificam as contradições do vivido, visto que, o Plano Diretor Municipal, um documento jurídico que rege o planejamento socioespacial do território, limitam no seu projeto urbano a mobilidade e condicionam a debilidade para quem tem necessidades especiais e/ou mobilidade reduzida. Ainda que, a Lei específica que dispõe da normatização, construção e reforma de calçadas, cunhadas nos parâmetros e normas da ABNT/NNBR 9050 (2015) estabeleçam critérios legais, não fazem parte do cotidiano das pessoas com deficiência.

Nesse sentido, discutir a inclusão social é importante, pois apontam melhores caminhos e direcionamentos para enfrentar as crises, frente aos desafios e impasses diante a demanda da sociedade.

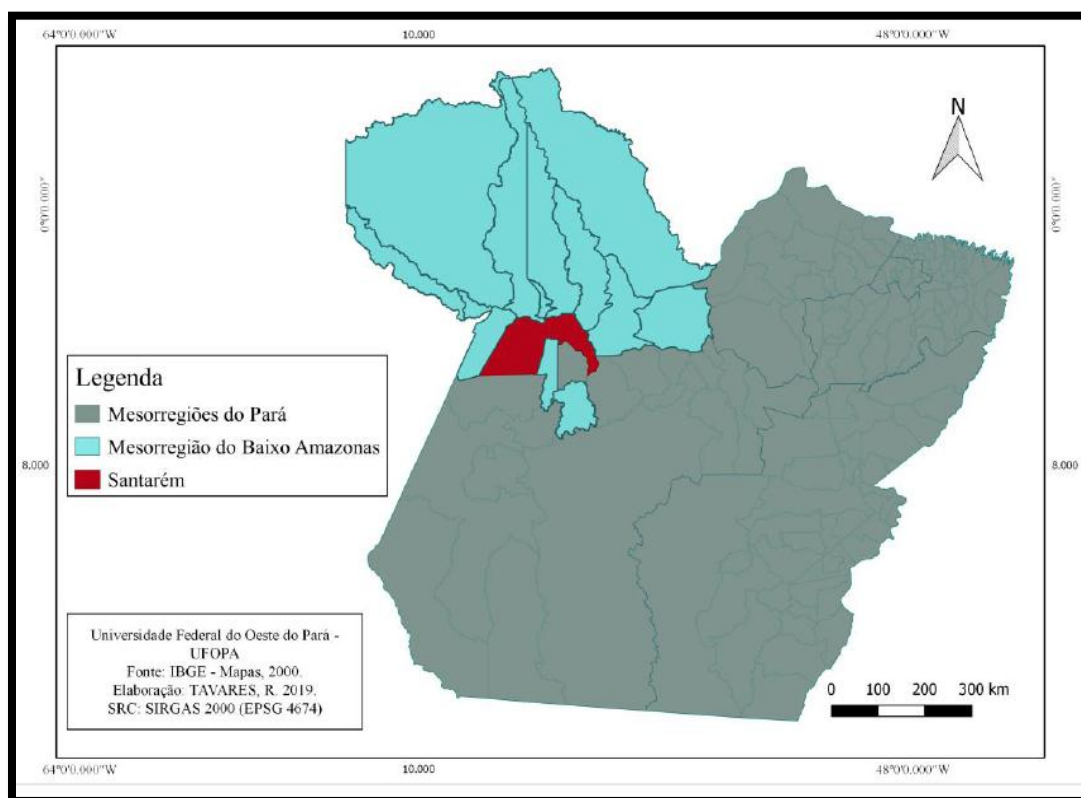
A pesquisa está baseada em informações e experiências da percepção dos deficientes visuais, diante às dificuldades pela falta de acessibilidade. Embora tenham a representação com resultados positivos importantes, os desafios ainda são grandes, principalmente na área de infraestrutura das calçadas, edificadas no meio urbano e como estas podem conter erros e evidenciar omissão e desrespeito.

O Centro tradicional de Santarém é o recorte espacial escolhido, pois é o principal espaço de encontros e referência de deslocamento para outras localidades, 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.

O recorte temporal estabelece a partir do ano 2000, que trata a Lei de acessibilidade, até o ano de 2018, que aborda a lei municipal em Santarém de regulamentação de infraestrutura das calçadas e faz um resgate histórico a partir da década de 1940, que se torna importante para compreender as análises do processo de urbanização, no qual teve a princípio, os primeiros fenômenos urbanos que caracterizam o espaço geográfico santareno hoje.

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 km<sup>2</sup>, 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).

Nesse contexto, analisa-se a produção urbana da cidade de Santarém, pois 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 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?

Com objetivo de responder as questões acerca da organização socioespacial, determinado pelo processo de produção capitalista, dirigidas pelos agentes hegemônicos na cidade e para a cidade, podemos destacar que a problemática identificada na mobilidade e acessibilidade para deficientes visuais em Santarém é pouco explorada, tendo em vista que não foi encontrado nenhum trabalho acerca do tema, discutidas na geografia, evidenciando a obscuridade do tema. Em suma, a maioria dos pesquisadores que trabalham o urbano buscam ocupar-se da dialética na perspectiva da metrópole como resultado o processo contraditório e desigual da periferização e a favelização de grupos.

A relevância científica dessa pesquisa dirige-se à crise da mobilidade, causada pelos conflitos de uso das calçadas pela falta de acessibilidade para pessoas com necessidades especiais e imprime a importância que a dicotomia entre acesso e barreira mostra pela literatura, temas esses que abarcam a grande área da Geografia Humana, com enfoque à Geografia Urbana.

Outra contribuição da pesquisa de âmbito social é a reivindicação de melhoria de condições e acesso de calçadas livres e espaços públicos que conduzem o direito à cidade e a realização da vida dos agentes sociais. Além de poder contribuir na transformação significativa de uma sociedade mais justa, mais igualitária e mais solidária.

Para os procedimentos metodológicos, foram necessárias investigações tanto no plano técnico, como no plano científico, pois abarca não somente a ciência geográfica, mas a engenharia, a arquitetura, o urbanismo, que impulsiona para o debate sobre a mobilidade e acessibilidade num contexto de formação urbana em uma cidade média na Amazônia e seu processo contraditório. Foram utilizados documentos, leis orgânicas, o Plano Diretor Municipal Participativo de Santarém (2006) e a revisão (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 ocorreu a pesquisa de campo, no ano de 2019, onde foram aplicados questionários semiestruturado, envolvendo 41 entrevistados, realizado na Associação dos Deficientes Visuais do Baixo Amazonas (ADEVIBAM), com o aparelho celular móvel da instituição, mediante autorização, como forma de facilitar o diálogo e contato com os entrevistados, levando em conta que não foi possível entrevistá-los pessoalmente, visto que, fatores de mobilidade, acesso e disponibilidade até à associação foram impeditivos, portanto com foco em responder os impactos das desigualdades espaciais.

A pesquisa está conduzida por uma abordagem qualitativa e tem como suporte o 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 são protagonistas marginalizados do processo, principalmente pela expropriação e exclusão, nesse sentido “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).

Desse modo, 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 limitam a autonomia, que por sua vez anula a dignidade humana e a reprodução social e a realização da vida.

Assim sendo, 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.

Assim, essa monografia está dividida em três capítulos, sendo que o capítulo 1 apresenta o processo de urbanização em Santarém e seus desafios diante da dinâmica regional e global das cidades médias com a inserção de novos objetos, outrossim, a função que possui no mundo, principalmente por estar inserido em uma posição estratégica, além de fazer parte da fronteira econômica das cidades centrais, portanto, mostra sua urbanização e suas implicações no planejamento da inclusão de melhoria na área da mobilidade e acessibilidade.

O capítulo 2 aborda “As normas de acessibilidade no Plano Diretor Municipal”, apresenta a mobilidade e a acessibilidade no município diante da demanda do espaço no planejamento urbano, principalmente dos problemas na infraestrutura. Já o capítulo 3 apresenta as análises de dados, resultados das pesquisas de campo e implicações sobre a aplicação do questionário relativo ao uso de calçadas, considerando as barreiras arquitetônicas, a falta de infraestrutura e acessibilidade.

Portanto, 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, levando em conta o desenvolvimento econômico e sustentável.

## **CAPÍTULO 1. PROCESSO DE URBANIZAÇÃO EM SANTARÉM**

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. Nesse sentido 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)

Nesse sentido, 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)

No entanto, 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 as 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).

Nesse sentido, 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. Nesse contexto, 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).

O processo de urbanização em Santarém, sofreu alterações significativas 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 de Curuá-Una 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. Nesse contexto, podemos verificar um crescimento expressivo a partir de 1940, com o advento da inserção de novos produtos, desse modo, 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 de 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.

Ademais, a cidade destacou-se pela concentração dos fenômenos arraigados nas estruturas complexas, bem como pela sua inserção no mercado agrícola e de exportação de grãos. Outro elemento é a configuração territorial que fomenta o turismo, atendimento especializado, e a concentração populacional e econômica em relação a outras cidades da região, e suas funções 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, podemos 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 que cidades menores não dispõem do mesmo grau de urbanização.

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.

### **1.1 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 urbano 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; (condomínio fechado, 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.

Ademais, o espaço urbano assume uma dimensão simbólica, aquele das práticas cotidianas vivida pelos seus moradores, um lugar sagrado, uma rua especial, na 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, e movimentos sociais. Corrêa (2005).

No entanto, 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, traz implicações para aqueles que possuem alguma limitação, insegurança e incapacidade de locomobilidade no meio urbano. Nesse sentido:

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 as 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, a transitabilidade e os caminhos acessíveis revelam-se contraditórios e inexistentes, atrelado às 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). Desse modo, 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:

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).

Muito se tem dito a respeito da questão da mobilidade, mas pouco se faz para que todos possam ter livre acesso aos espaços públicos e sem interferência na circulação, a esse respeito, a necessidade para realizar alguma atividade revela as diferentes respostas, considerando que a mobilidade pode envolver percursos de longa distância e maior grau de dificuldade. Por exemplo, o caminho para o trabalho, para a escola, entre outros, como para o lazer, principalmente para aqueles que necessitam de atenção especial, idosos, deficientes físicos e visuais.

Nesse sentido, a mobilidade para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no espaço urbano santarenense não atendem às necessidades e nem respondem aos anseios. As contradições resultantes do processo de reprodução capitalista que produzem na centralidade são elementos determinantes na construção das desigualdades, evidenciando a insuficiência da vertente econômica como respostas às demandas básicas, por exemplo, moradia, alimentação, educação, saúde, transporte, mobilidade, entre outros, assim como afirma Carlos (2017):

As necessidades de moradia, de alimentação, de educação, de mobilidade etc., mas, sobretudo, de vivência plena da cidade (que engloba outras necessidades e as amplifica em seu conteúdo na perspectiva da totalidade), não garantidas totalmente pela produção econômica, ao se insurgirem, trazem para o primeiro plano as contradições vividas no urbano. (CARLOS, 2017, p. 80).

A maneira de como se dá a organização espacial da cidade em Santarém tem efeito direto na qualidade de vida das pessoas, desse modo poderia ter resultados positivos nas áreas de infraestrutura, organização, planejamento mais efetivo e mobilidade. No entanto, a cidade não consegue suprir as necessidades básicas, - principalmente nas ocupações irregulares, localizadas na periferia de Santarém – e muito menos para a

infraestrutura e saneamento, que demanda planejamento, implantação e fiscalização. O urbano em Santarém apresenta-se como um lugar de conflitos, desencadeado pela crise da falta de mobilidade e acessibilidade cotidiana, causada pela interferência do mobiliário urbano, erros de projetos e às irregularidades no uso de espaços públicos.

Nessa perspectiva, esses eventos produzem efeitos impactantes no modo de vida das pessoas, pois a produção das cidades revela a contradição do vivido, pois essa produção modela de acordo com seus padrões e suas necessidades, deixando a mercê os espaços públicos que são os principais caminhos para a mobilidade dos usuários. Desse modo, a produção da cidade de Santarém apresenta suas características no processo de exploração, produção, reprodução, expropriação dentro do território, e esse processo que é externo causa grandes transformações e impactos direto e indireto, portanto essa exterioridade é percebida como estranha, pois não satisfaz a totalidade da sociedade e deixa margem para os problemas sociais, como a ocupação e apropriação dos espaços públicos que não são atribuídas conforme estabelecido pelas normas e leis vigentes do Município. Desse modo, Ana Fani apresenta:

A produção da cidade como exterioridade, percebida como estranhamento, atualiza a forma da alienação no mundo moderno. A normatização das relações sociais, a rarefação dos lugares de encontros, a deterioração dos espaços públicos, a retração da esfera pública, tudo isso se estabelece como mal-estar, como estranhamento. (CARLOS, 2012, p.13).

Muito dessas contradições e estranhamentos são visíveis no urbano. As limitações e conflitos são propiciados pela reprodução das cidades e com isso gerando “as crises da economia e da política institucional se realizam concretamente como uma crise social, crise da cidade” (CARLOS, 2017, p. 93). Apontando para além da crise das cidades, evidenciado nas metrópoles, como da propriedade privada e a periferização como resultado da segregação a partir do modo de apropriação, produção e reprodução capitalista no espaço das cidades, caracterizado por seu aspecto fragmentado, irregular e com diferentes tamanhos (VASCONCELOS, 2018).

Nesse sentido, podemos citar como exemplo, a crise da mobilidade urbana, que não está somente relacionado com os meios de transporte público, mas com o uso e a ocupação dos espaços de circulação de pedestres nas cidades, pois quanto maior dimensão do problema, maior será sua dificuldade de mobilidade (MARICATO, 2015). Dado que há necessidade de preparação com infraestrutura e adequação dos espaços públicos e a inserção de elementos inerentes à acessibilidade, como promoção à inclusão social. Dessa

forma, a mobilidade é revelada nas cidades como vetor importante do urbano, indispensável para as atividades humanas;

fica evidente a importância da inclusão social na sociedade para a conquista dos direitos dos deficientes visuais. É através da inclusão que essa parcela da população pode ter acesso à educação nas escolas, acesso à mobilidade e acessibilidade e assim podendo conviver nos mesmos espaços que as pessoas videntes frequentam, bem como o direito de ir e vir, trabalhar, lazer, cidadania, enfim, direito à autonomia dessas pessoas no espaço urbano, possibilitando assim, o direito à igualdade de condições. (LOPES, 2015, p. 24).

Portanto, a mobilidade e a acessibilidade são conceitos utilizados na geografia, também são inerentes à produção e reprodução da cidade, porém pouco utilizado como parte da dinâmica do espaço urbano dos agentes sociais portadores de necessidades especiais, e não pode ser desconsiderada em meio às pesquisas e estudos geográficos, principalmente pelos autores da literatura da geografia urbana, que reivindicam outra sociedade e pelo direito à cidade, posto que, as leis e as políticas públicas não atendem e satisfazem de forma igualitária a todos.

Nesse sentido, para fundamentar esses termos dentro da geografia, Castillo (2017), aponta para a necessidade de desvendar e trabalhar mais os temas na linguagem geográfica, tendo em vista que estas proposições carregam grande importância no espaço urbano, nas centralidades, pois reclama atenção nos diferentes níveis e pontos de qualquer cidade. Desse modo, apontaremos estes conceitos na geografia não somente para evidenciar sua importância, mas para explicar seus atributos e sentido na geografia e no espaço urbano.

## **1.2 Mobilidade e acessibilidade na geografia**

Para considerar esses conceitos fundamentais, da mobilidade e da acessibilidade dentro da geografia, foi necessário apontar seus atributos e sentidos no espaço geográfico, considerando para efeito dessas assertivas o autor Castello (2017), que aponta essas proposições, “partindo da conjectura de que mobilidade espacial e acessibilidade são conceitos fundamentais para os estudos lastreados na geografia, sua abordagem dentro dessa área do conhecimento, no entanto, ainda reclama atenção” (CASTILLO, 2017, p. 644).

No entanto, para determinar e dar sentido ao termo mobilidade 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).

Nessa abordagem, os atores sociais são denominados por agentes, esses que dão sentido e lugar à cidade, pois fazem parte da sua reprodução, tanto político, social e econômico. Pois é atribuído na mobilidade espacial envolvendo a capacidade do agente, podendo esse ser, empresa, instituição e indivíduo (CASTILLO, 2017). Nesse contexto, 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).

Nesse sentido, mobilidade espacial ou geográfica é entendida como capacidade de deslocamento de um agente, 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). Essa capacidade de deslocamento de um agente, 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 agente, para lazer, trabalho, a escola, ao hospital, ao supermercado, entre outros.

Para as pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, a ausência de infraestrutura adequada e de normatização de calçadas é um fator terminante. As condições sociais implicam no local de moradia e acesso – periferias ou locais distantes da cidade –, que demanda muito das vezes de transporte próprio. Considerando a falta de infraestrutura, a mobilidade geográfica do agente com necessidades especiais na cidade de Santarém, dessa forma, é comprometida.

Para o autor, a mobilidade do agente 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).

Nesse sentido, 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, desse modo:

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). Desse modo, 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, portanto, os agentes teriam mais acessibilidade Castillo (2017).

Para exemplificar, um caso em particular a cidade de Santarém, que não atende na infraestrutura básica, tanto nas áreas mais centrais, como nas periféricas, e nem dispõe na sua totalidade, de transporte coletivo adaptados (figura 2), além de circularem em estado de más condições de uso, sem oferecer a mínima acessibilidade. Outro exemplo é às calçadas pavimentadas, e como modelam as faixas livre (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.

No que refere-se ao termo acessibilidade, este é tratado ou citado por alguns autores na geografia para verificar a importância no meio urbano, como forma de atender demandas principalmente, naquelas relacionadas à infraestrutura e sistema de transporte, que é deficitário em muitas cidades centrais, mas que esse problema se estende para as cidades médias, principalmente pela precariedade existente ao atendimento das pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, pois, o urbano não pode ser considerado se não for acessível (VILALÇA, 2001). O deslocamento é essencial e precisa atender todas as formas de reprodução social que estão inseridas no urbano, tanto da mobilidade, quanto 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. (VILALÇA, 2001, p. 20).

Nesse sentido, 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 importante 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.

É o caso, por exemplo, do centro da cidade de Santarém que apresenta problemas graves de acessibilidade na sua infraestrutura; os espaços públicos são reduzidos e perdem para a logística do comércio e serviços, às calçadas ou faixa livre apresentam péssimas condições de circulação devido a sua dimensão que não acompanha a normatização da ABNT/NBR 9050 (2015), ora são estreitas, ora estão em estado de deterioração, má conservação, e muitas vezes, possuem barreiras arquitetônicas, entre outros. Tudo isso não propicia inclusão social, mobilidade e acessibilidade, em desrespeito aos direitos adquiridos, presentes na citada norma.

### **1.3 Acessibilidade e inclusão social**

Para compreender na totalidade os conceitos de acessibilidade e inclusão social a partir de uma abordagem urbana, faz-se necessário compreender o conceito de mobilidade pois, quando falamos em mobilidade, logo vem em mente mobilidade urbana referente ao transporte público, ruas asfaltadas, automóveis, sistema de transporte coletivo. Além disso, o trânsito e congestionamentos – principalmente das grandes cidades – que causam transtornos e ocupam a maior parte das vias públicas.

Para enfatizarmos esse fato, consideramos as funções que cada determinado espaço possui no meio urbano e como esses espaços são ocupados indevidamente, tornando barreiras inconvenientes para aqueles que possuem algum tipo de deficiência e/ou mobilidade reduzida, apontando grandes desafios para a inclusão desses agentes sociais, embora haja avanços legais. Dentro dessa análise, 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).

Para a importância da acessibilidade no meio urbano e das condições necessárias para a inclusão social dos pedestres, o Manifesto da 19ª Jornada Brasileira “Na Cidade, Sem Carro”, realizado no dia 22 de setembro de 2019, propôs 11 pontos para melhorar a qualidade de vida das pessoas, principalmente para pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, que segundo este documento, possibilitaria a maior reestruturação das cidades, dando ênfase à mobilidade. Dessa forma, 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, mon trilhos, 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).

Assim sendo, podemos destacar na abordagem, a necessidade de investir na adequação de espaços públicos, como calçadas, passarelas entre outros caminhos acessíveis destinadas à pedestre e veículos não motorizados, na garantia de circulação como meio de sanar esses problemas atuais nas cidades. E, assim, garantir que as vias de acesso, equipamentos acessíveis urbanos e outros caminhos possam possibilitar a circulação de todos, sendo de responsabilidade do poder público fiscalizar como meio de priorizar calçadas acessíveis. Sendo assim:

Atuar para que o espaço destinado a estacionamento nas vias sirva para aumentar calçadas, criar ciclovias, faixas exclusivas de ônibus e ‘parklets’ (áreas de repouso e recreação para pessoas) e onde houver grande fluxo de pedestres, que as calçadas possam ser livres e acessíveis às pessoas portadoras de deficiência, sejam implantadas e fiscalizadas pelo poder público. (MDT,2019, p. 2).

Nesse contexto, 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 a 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. No entanto, 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 possam fazer na elaboração de um projeto possível, com planos e metas, que possam ser dirigidas, desde a aprovação da lei, até a execução final. Pois, as leis criadas, não atingem de maneira profunda a sociedade, de modo que, o urbano possa atribuir dignidade e inclusão social. Nesse sentido, Cunha (2010) aponta fatores que possam contribuir na análise da inclusão social:

É necessário e primordial apresentar fatores para análise da inclusão social e da forma da qualidade de vida das pessoas com deficiência preparando principalmente a sociedade para situações, do cotidiano em que a pessoa com deficiência esteja inserida, ainda que a deficiência tenha uma associação direta com a diferença, a diversidade se traduz em desigualdade e adversidades (CUNHA, 2010, p. 3).

Em razão disso, o cotidiano das pessoas com deficiência, em relação à 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 existe essas diferenças é essencial para diminuir a desigualdade e o preconceito, pois as pessoas só julgam o que não conhecem. No entanto, 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).

Dessa forma, podemos destacar a importância das calçadas no cotidiano, não somente dos deficientes visuais e/ou pessoas com mobilidade reduzida, mas em um grupo bem maior, dessa forma, um elemento indispensável no urbano. No que se refere ao acesso igualitário das pessoas com deficiência, a Constituição (artigo 9º) 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<sup>1</sup> 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):

---

<sup>1</sup> Lei<sup>1</sup> n° 10.098, de dezembro de 2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade para as pessoas portadoras de necessidades especiais e mobilidade reduzida.

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



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

**Figura 5:** Poste, carro estacionado em calçadas.



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

Temos 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 se observar na cidade de Santarém a falta 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 a cidade nas suas variadas funções, incluindo aqui o turismo.

Para essa determinação, as normas gerais e critérios básicos obrigam que estes semáforos com sinais sonoros sejam instalados também em pontos que exista atendimento especializado como associações, centros e outros serviços que atendam pessoas com deficiência visual. Outro ponto estabelecido pela lei de acessibilidade, que permite a mobilidade com segurança, são os pisos táteis, que possibilitam locomoção e acesso com segurança nos meios diversos, utilizados pelos deficientes visuais com perda total da visão.

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). Nessa abordagem, apontamos para o cuidado da instalação do mobiliário urbano (artigo 10)<sup>2</sup>, para que esses não possam causar algum tipo de dano físico e transtorno na mobilidade urbana:

A instalação de qualquer mobiliário urbano em área de circulação comum para pedestre que ofereça risco de acidente à pessoa com deficiência deverá ser indicada mediante sinalização tátil de alerta no piso, de acordo com as normas técnicas pertinentes (BRASIL, 2000, p. 4).

Reportamo-nos para a realidade que apresenta a 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 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

---

<sup>2</sup> Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015.

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, podemos 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.

Portanto, são evidentes em Santarém as condições precárias de infraestrutura e de acesso, não somente nos centros urbanos, mas nas adjacências. Desse modo, entendemos a importância de analisar a problemática até aqui apresentada. Para tanto, apresentamos uma breve análise do Plano Diretor Municipal de Santarém, partindo do princípio se esse documento atende às normas da Lei de acessibilidade no que rege a infraestrutura de calçadas acessíveis.

## **CAPÍTULO 2. AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE NO PLANO DIRETOR DE SANTARÉM**

Essa análise é discutida na comparação do planejamento urbano estabelecido pelo Plano Diretor Municipal Participativo de Santarém (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, afim 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. No entanto, 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, podemos 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” (ARAUJO; MAIA, 2016, p. 3). Nesse sentido, 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 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, nota-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 causado 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 deixar a desejar 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, podemos 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 RPDMP (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 toda 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, podemos 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, presente 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). Nesse sentido, 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.

Nesse sentido, podemos 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 à 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.

Nesse contexto, 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).

Nesse sentido, 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, podemos 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 PDMPS (2018), no entanto, 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).

Para o Instituto da Cidade<sup>3</sup>, que assinala a importância da instrumentalização das normas na produção do espaço, no que cabe e respalda no processo. Nesse sentido, 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 destaca-se a importância para o desenvolvimento e ordenamento municipal do o Estatuto da Cidade – que no artigo 182 estabelece que “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 PDMPS (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. Nesse sentido, 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, somando problemas de extrema emergência 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:

A expansão urbana de Santarém, no entanto, 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).

---

<sup>3</sup> Estabelecido pela Lei Nº 10.257, De 10 de Julho de 2001, que regulamenta as diretrizes gerais de políticas urbanas, acompanhada de normas de ordem pública e interesse social.

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.

## **2.1 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, SIA<sup>4</sup>, 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. Nesse sentido, 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).

Nesse contexto, as calçadas apresentam funcionalidades diversas à cidade e integram uma dimensão simbólica e cultural, pois fizeram e fazem parte de muitas

---

<sup>4</sup> 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).

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 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<sup>5</sup> 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 reger-se-ão 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 imóveis<sup>6</sup>, 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). Desse modo, disposto pela lei, a demanda por calçadas é grande, além do mais, o processo de deterioração das mesmas compromete a mobilidade, não só nas áreas centrais, mas 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.

---

<sup>5</sup> Lei n° 20.506 de 03 de dezembro de 2018, que dispõe sobre a normatização para a construção, reforma e conservação de calçadas a zona urbana do município de Santarém e dá outras providências.

<sup>6</sup> A testada do imóvel é a largura do terreno (incluindo os muros laterais, se existirem), sendo esse o limite entre a calçada e o terreno do imóvel.

Para o cumprimento da lei, foi estabelecido garantias de normas específicas nas adequações das calçadas. O artigo 28 afirma que “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).

No entanto, como são verificadas empiricamente, as condições determinadas pela Lei não evidenciam a realidade da infraestrutura e nem tão pouco de sinalizações acessíveis. Isso 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 alguns prédios público e prédios comerciais, algumas praças e áreas de recreação. Quanto as sinalizações sonoras, estas estão completamente ausentes, mesmo em se tratando de pontos estratégicos.

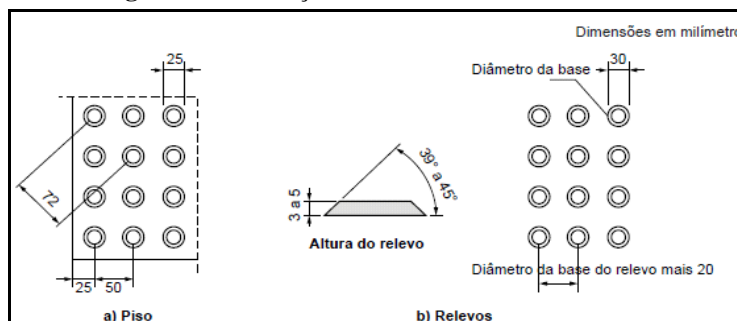
O artigo 33 indica que devem-se ter a indicação de acessibilidade nas calçadas, no mobiliário e nos equipamentos urbanos pelo Símbolo Internacional de Acesso (SIA), devem indicar os espaços acessíveis para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. A adequação dos espaços é fundamental para garantia 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 6:** Símbolo Internacional de Acesso (SIA).

Fonte: ABNT/NBR 9050 (2015).

Em relação ao que rege o 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 acesso 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:

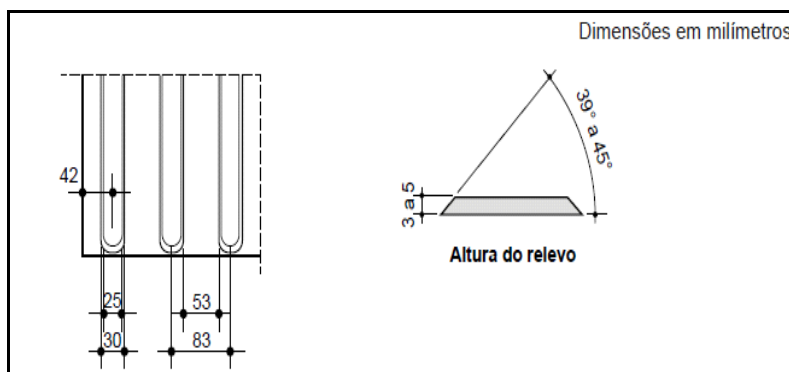
**Figura 7:** Sinalização tátil visual de alerta e relevo.

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 ao cego identificar o percurso que deve fazer. Direciona o caminho que deve percorrer sem restrição e devem estar centralizados nas faixas livre.

**Figura 8:** Sinalização tátil visual direcional e alerta (piso).



**Fonte:** ABNT/NBR 9050 (2015).

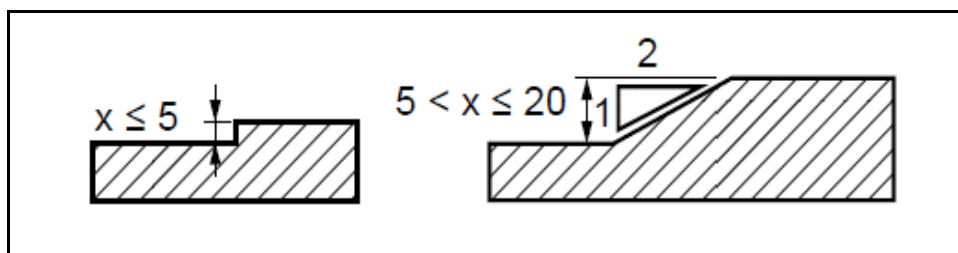
A norma adverte que o piso deve ser antiderrapante, e para a continuação das calçadas adjacentes devem conter relevos, de modo que o deficiente visual perceba com as técnicas da bengala. E para aqueles que possuem baixa visão, nas adjacências das calçadas – com relação a esses relevos – devem conter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

No que dizem respeito aos 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 9:** Dimensão dos desníveis.

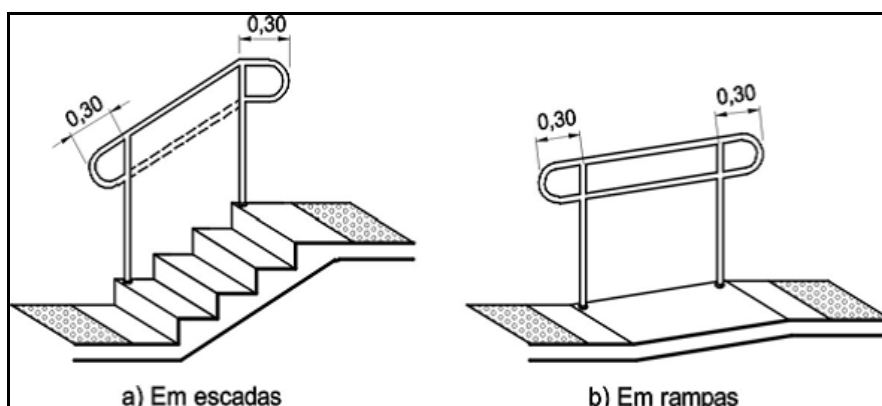


Fonte: ABNT/NBR 9050 (2015).

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 10:** 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 utilizados espelhos vazados<sup>7</sup>. Quando forem utilizados bocel<sup>8</sup> 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<sup>9</sup>, 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 11:** Espelhos e pisos dos degraus.



Fonte: ABNT/NBR 9050, 2015.

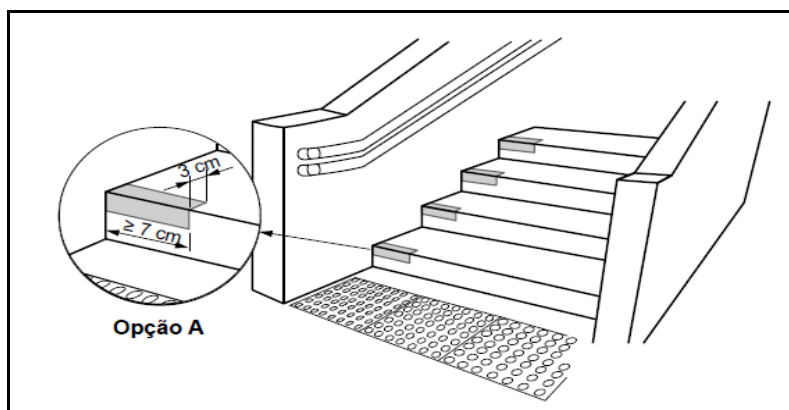
<sup>7</sup>As escadas de degraus vazados são assim nomeadas, porque na estrutura desse tipo de escada consiste em uma diferencial em relação a modelos mais clássicos. São escadas que não possuem espelhos.

<sup>8</sup>Parte do piso de um degrau que se projeta poucos centímetros, além da face do espelho.

<sup>9</sup>É considerado degrau isolado a sequência de até dois degraus.

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 retroiluminado. 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 12:** 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 Obra do Município, a fazer o recuo, de modo que não interfiram nos limites das calçadas. Nessa finalidade, não são permitidas o uso das faixas livres em nenhuma hipótese, no entanto, 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 permitidas, sendo elas arbustivas, não conter princípios tóxicos, não poderá ter espinhos ou ser resistente a poda, presente no artigo 67. No entanto, faz parte do urbano santareno (figura 14), 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 13), que a faixa de pedestre foi colocada em direção a divisória da avenida, delimitadas por barreiras arquitetônicas:

**Figura 13:** Faixa de pedestre obstruída por árvore e canteiro central na Av. Rui Barbosa.



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

**Figura 14:** Planta arbustiva com espinhos, carro na calçadas e piso irregular.



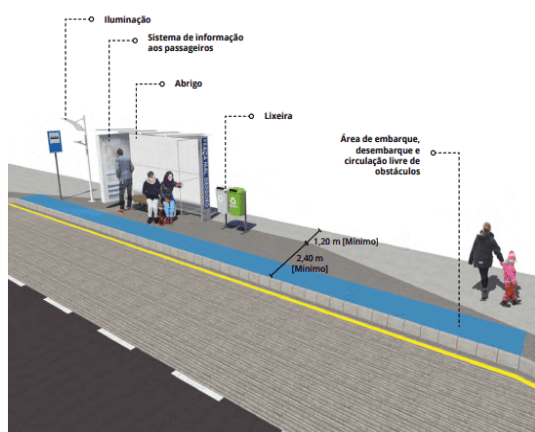
**Fonte:** Pesquisa de campo, 2020. Autor: QUEIROZ, 2020.

O vetor de maior inquietação na análise do urbano nessa pesquisa são as barreiras arquitetônicas, que faz parte da 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. Desse modo,

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 (figura 15) e comprovam a falta de acessibilidade, principalmente na localização central de Santarém e comparado a uma representação técnica de normatização, nota-se as contradições. Na figura 16, identifica-se calçadas com limites reduzidos, 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.

**Figura 15:** Ponto de ônibus dentro das normas técnicas de acessibilidade.



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

**Figura 16:** Ponto 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 tapume<sup>10</sup>, 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)<sup>11</sup> 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 (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); e danificar 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.

Com 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 instalações apenas em pontos que funcionam algum tipo de estabelecimentos comerciais, (figura 17).

---

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Lei Municipal nº 17.936/2005, de 1º de dezembro de 2005, dispõe a Unidade de Finanças do Município de Santarém (UFMS), que estabelece pagamento de multas e outras finalidades.

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 que, nas adjacências desses perímetros não podem ser verificadas continuidades, além de conter irregularidades, (figura 18).

**Figura 17:** Calçadas normatizadas com interrupção.



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

**Figura 18:** 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 19). 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 20).

**Figura 19:** Deterioração de calçadas, Centro de Santarém.



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

**Figura 20:** Calçada desnivelada, deteriorada e ocupada, Centro de Santarém.



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

Nesse sentido, a respeito das calçadas mais antigas, essas fazem parte do contexto urbano e não obedece 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 e da nossa própria vivência, 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 todos os portadores com necessidades especiais e mobilidade

reduzida e que estes sujeitos possam ser inseridos com segurança e autonomia no contexto urbano, portanto, possam identificar o espaço intra-urbano santareno.

A seguir são apresentados os agentes sociais que residem no Município de Santarém, os dados da pesquisa aplicada e como é tratada a realidade urbana para esses agentes, também é apresentado a percepção sobre o urbano desses agentes, na busca por evidenciar os enfrentamentos diários que muitas vezes impedem tais pessoas de usufruir dos espaços da cidade.

### **CAPÍTULO 3. AS CONDIÇÕES DE (I)MOBILIDADE E (IN)ACESSIBILIDADE DO MEIO URBANO EM SANTARÉM/PA**

Essa pesquisa foi pensada a partir dos conflitos envolvendo a falta de acessibilidade e mobilidade que um deficiente visual enfrenta no dia-a-dia para realizar alguma atividade no bairro que mora, no centro tradicional de Santarém e em outras localidades. Nesse sentido, como forma de acessar melhor os dados para a pesquisa, a Associação dos Deficientes Visuais do Baixo Amazonas foi a instituição escolhida, pois possibilitou o contato e interação com o maior número de pessoas.

No entanto, a dificuldade de reunir os associados impediu que as entrevistas fossem presenciais, para cerca de 75% dos entrevistados, de um total de 41 associados, pesquisados – ressaltando que o dia escolhido da pesquisa foi no dia da entrega do kit alimentar fornecido pelo programa Mesa Brasil<sup>12</sup> –, do restante que não puderam ir, foram entrevistados via telefone celular da instituição, levando em consideração que muitos não residem na área do Município, por isso a agenda foi limitada ao público santareno.

Elemento motivador desta pesquisa é a história de luta de décadas que a ADEVIBAM teve e tem para diminuir as desigualdades e proporcionar bem-estar através dos variados projetos conquistados, que tem mudado a realidade de muitas pessoas. Desse modo, o questionário foi elaborado a partir da dicotomia entre acesso e barreira, na dimensão da acessibilidade arquitetônica, com ênfase às calçadas, a partir do local de moradia, Centro e para outras localidades.

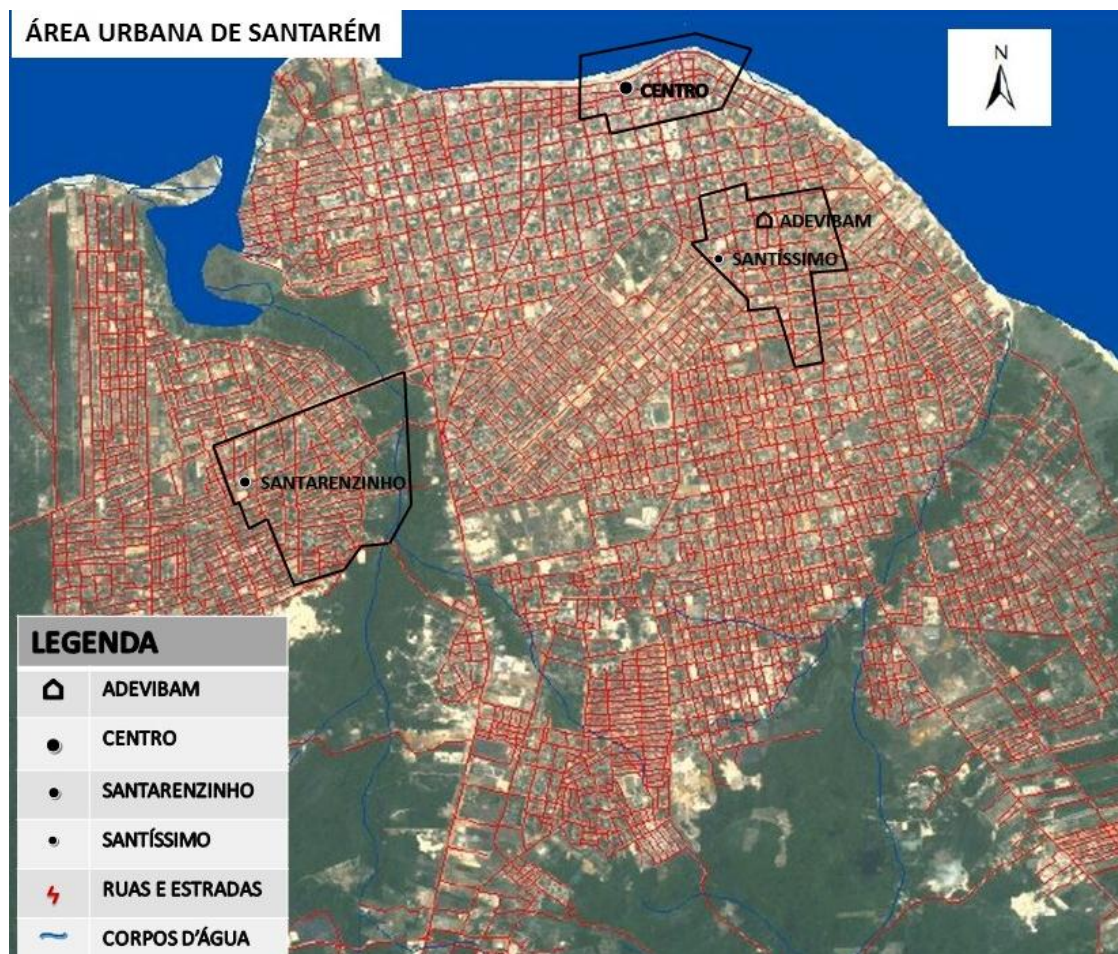
Existe um indicativo responsável à abstenção das pessoas de se locomoverem até a ADVIBAM por um transporte coletivo, a própria logística realizada pela STPP. Por exemplo, numa situação hipotética: dona Maria, é deficiente visual, com perda total da visão, mora no Santarémzinho, se desloca para o Centro e do Centro ao Santíssimo, desse modo, podemos mostrar, que o processo de transição interbairros (Bairro-Centro-Bairro) é comprometido pelas paradas estratégicas, por elas não possuírem infraestrutura adequada, além das barreiras arquitetônicas e de riscos de acidentes (calçadas irregulares), logo, impeditivo nessas situações. Nesse contexto, “o espaço intra-urbano é uma estrutura fundamental para as condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador

---

<sup>12</sup> O Mesa Brasil é um programa criado pelo Sesc em 2003 e atua como uma rede de solidariedade que integra, doadores e instituições sociais e voluntários visando minimizar as carências alimentares, combater o desperdício de alimentos e melhorar a qualidade da população atendidas.

da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento do ser humano casa/trabalho” Villaça (2001).

**Figura 21:**Localização da Associação dos Deficientes Visuais do Baixo Amazonas (ADEVIBAM).



Fonte: INPE, Amazônia, 2012. Autor: QUEIROZ, 2020.

Esse capítulo apresenta dados e informações a respeito da história de lutas e conquistas da associação, um questionário aberto com o presidente da associação e os dados das análises feita com a aplicação de questionário semiestruturado para 40 associados, apresentados em gráficos.

### 3.1 Os agentes e sua atuação

Os agentes que nos referimos aqui fazem parte de uma parcela da sociedade que passa despercebida, ora ignorada, as vezes por não ser notada, ora negligenciada pela atuação efetiva na manutenção dos espaços. Não são os agentes que moram em periferias das grandes metrópoles e nem aqueles que foram expropriados de suas terras pelo processo de apropriação, produção e reprodução do sistema capitalista, mas são aqueles

que são segregados, tendo seus direitos negados de participarem da cidade de modo autônomo. Com base no documento:

A Associação de Deficientes Visuais do Baixo Amazonas, de sigla ADEVIBAM, foi fundada aos vinte e seis dias do mês de janeiro do ano de mil novecentos e noventa e seis, em virtude de ato emanado da respectiva Assembleia Geral realizada na mesma data, é uma associação civil de direito privado, beneficente, sem fins lucrativos, de âmbito regional e de tempo de duração indeterminado, com sede, administração e foro na cidade e comarca de Santarém/Pará. (ADEVIBAM, 2019, p. 1).

Com base nas normas jurídicas a instituição foi reconhecida como uma entidade de utilidade pública para a cidade de Santarém, no dia 12 de agosto de 1996, através da Lei Nº 15.678 de 1996, e para o Estado do Pará, através da lei Nº 6422, de 17 de dezembro de 2001, e foi certificada como entidade beneficente de assistência social, pelo Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome (MDS), através da portaria, 254 de 22 de dezembro de 2014.

**Figura 22:** Associação dos Deficientes Visuais do Baixo Amazonas (ADEVIBAM).



**Fonte:** Pesquisa de Campo, 2019. Autor: QUEIROZ, 2020.

Atualmente a ADEVIBAM atende pessoas com deficiência visual (cegos e baixa visão), crianças, adolescentes, adultos e idosos, residentes na cidade de Santarém e região, atuando no campo da educação, saúde, cultura, assistência social, esporte e lazer, habilitação, reabilitação e integração social, entre outros. A entidade subsiste

financeiramente através de: projetos, doações de pessoas físicas e jurídicas, convênios, subvenções, bem como de promoções beneficentes que realiza ao decorrer de cada ano.

Como forma de minimizar os efeitos causados pela negação, exclusão e segregação, a ADEVIBAM tem como um dos seus objetivos, atender pessoas com deficiência visual (cegos e baixa visão), desenvolvendo as suas potencialidades, melhorando a qualidade de vida, facilitando o processo de inclusão social. Nesse sentido, a associação responde as questões mais sensíveis diante da dificuldade enfrentadas por estes agentes.

No que se refere à segregação dos agentes, ao longo da história da associação, foi registrado a luta para combater o asilamento que inclina o deficiente para a improdutividade e parasitismo, além da segregação que o distancia da vida social. Para Carlos (2017):

A segregação – como a forma da desigualdade – temporal – realiza-se como a negação do urbano e da vida urbana através da separação dos lugares da vida enquanto elementos autônomos. Portanto, a prática espacial urbana despedaçada sinaliza o empobrecimento e deterioração da vida social diante da extensão da mercantilização que acompanha a privatização do mundo (CARLOS, 2017 p. 34)

Para compreensão no processo de segregação que ocorre na cidade de Santarém, no caso em especial os deficientes visuais, é importante frisar que existem leis e direitos legais que regem sua autonomia, mas que na prática não são aplicadas, levando em conta que estes sujeitos residem em bairros periféricos, outros não possuíam renda satisfatória, pois foram sempre negados os seus direitos, e outros não completaram sua escolaridade básica, ou foram acidentados perdendo a visão total ou parcial.

Há também aqueles que são segregados por não possuírem, além da visão, sua mobilidade física e possuírem algum outro tipo de problema de saúde, e por fim, o comprometimento da mobilidade que são impeditivas para o tráfego de pessoas com algum grau de deficiência e de mobilidade, ou simplesmente a inexistência da acessibilidade.

Foram criados vários projetos que beneficiam os deficientes visuais na associação, como meio de garantir alguma inclusão mediante as contradições sociais. Dentre as atividades realizadas pela associação, mesmo não dispondo de recursos técnicos e financeiros suficientes, e como forma de minimizar tais problemas, os projetos aplicados são:

reabilitação e prevenção da cegueira, cursos de orientação e mobilidade; escrita cursiva, atendimento da vida autônoma, informática, alfabetização braille, encaminhamento para cursos profissionalizantes e para colocação no mercado de trabalho em diversas áreas; biblioteca em braille, em áudio e digital; imprensa braille; doação para pessoas carentes de bengalas e alimentos; encaminhamento para: consultas e cirurgias oftalmológicas gratuitas; para o Benefício de Prestação Continuada (BPC), para emissão de passes livres: municipal, intermunicipal e interestadual; para retirada de foto 3 por 4, clínico, dentário, neurológico, ortopédico, dermatológico, cardiológico, pediátrico; atendimentos nutricional, psicológico e social; orientação jurídica; atividades físicas; dança; curso de qualificação, entre outros programas de atendimentos. Além, da defesa e garantias dos direitos das pessoas com deficiência visual em todo oeste do Pará. (ADEVIBAM, 2019, p. 2)

### **3.2 As lutas por espaços na cidade como forma de reivindicação por acesso e inclusão social**

Na segunda parte da análise de dados, segue a entrevista realizada no dia 22 de novembro de 2019, (Cf. Apêndice 1), com o presidente da associação, Ivanilson Ribeiro Cardoso, que relata os enfrentamentos acerca das contradições vivenciada no cotidiano e também as conquistas pela criação da instituição que ajudou a minimizar à segregação e exclusão por parte da maioria dos que são associados hoje, que sofreram e ainda sofrem e são penalizados pelas condições que vivem, no entanto, lutam para superar as diferenças, às desigualdade, com a inserção de novos valores e novos pensamentos à sociedade.

Nesse sentido, mostrar a perspectiva do olhar de quem já vivenciou e vive o espaço geográfico é trazer como se enxerga a cidade por trás de uma bengala ou pela falta de um equipamento e/ou limitações de espaços.

A primeira questão está relacionada ao tempo de atuação e de que forma a instituição contribui para a melhoria da situação dos agentes sociais na cidade: – “Quantos anos está à frente da presidência, e no decorrer desse tempo quais foram as conquistas?”

Eu tive o primeiro e o segundo e me afastei. Ocorreram muitas conquistas por parte da associação e reconhecimento do governo municipal e estadual, além de fazer parte de projetos no município e o recebimento de benefício social para os associados, mas pouco se fez com relação à infraestrutura. (Entrevista).

Mais de duas décadas depois da criação da instituição se passaram, no entanto, percebeu-se na fala do entrevistado que não se consumou as mudanças esperadas pelas

reivindicações, transmitindo a percepção que se tem de uma cidade para efetivação de um projeto possível com infraestrutura acessível, que não são contemplativas a realidade.

O próximo questionamento feito dirigiu-se para a situação que enfrentam os deficientes visuais pela crise da mobilidade e acessibilidade em Santarém, e foi considerado fatores de proporções críticas, como se definiu na resposta: - “No seu entendimento a pessoa com deficiência visual em Santarém enfrenta problemas quanto à mobilidade urbana em Santarém? E como o Senhor avalia essa situação?”

Eu avalio de forma precária, porque apesar de existir muitas legislações concernentes ao tema, ainda não é cumprida... Ela é muito tímida, no sentido do cumprimento, mesmo com muita cobrança, dos órgãos de fiscalização, de monitoramento, como no caso do ministério público, ela ainda é muito tímida. (Entrevista).

Podemos analisar que as lutas urbanas se tornam um embate pela reivindicação de direitos e a necessidade de órgãos competentes para orientar o poder público dos descaminhos e conduzir a justiça social é uma alternativa para efetivação definida pelos agentes na busca e aproximação de uma realidade concreta da vida urbana.

Também foram questionados a respeito das ações que o governo municipal tem realizado para minimizar os problemas da mobilidade urbana e a infraestrutura com relação à acessibilidade. E se elas atendem ou não, e o que poderia ser feito para mudar essa realidade: – “Quais são as razões que apontam os principais problemas enfrentados pelos deficientes visuais na cidade de Santarém, principalmente no centro?”

Poderia estar no seu próprio planejamento – no Plano Diretor – ele podia já traçar metas para adequações das calçadas, pelo menos as do centro. Em 3 anos, adequar o centro todo. Traçaria meta para cada ano, adequando um determinado trecho do centro. Naquela média ele concluiria o centro todo, naquele planejamento de tantos anos e já iríamos visualizar alguma ação concreta. (Entrevista).

Diante disso, quando questionado sobre as razões dos principais problemas enfrentados pelos deficientes visuais no Município, a resposta foi direcionada ao planejamento urbano, como meta à adequação e normatização. Verifica-se a importância dos instrumentos jurídicos na figura indispensável do Plano diretor, no entanto, é constatado o descompasso existente entre a expansão urbana e um projeto urbano de cidade (LEÃO, 2011).

Foram consideradas nessa questão as razões das dificuldades dos deficientes visuais, dentre as quais o entrevistado apontou os principais problemas com relação à mobilidade e acessibilidade: - “E o que poderia ser feito para mudar essa realidade?”

É justamente a falta de universalização das vias. Não existe um padrão único. Muitos obstáculos, tanto por obstáculos móveis e permanentes. As próprias barreiras arquitetônicas que são colocadas. Todas as reclamações são muito constantes. (Entrevista).

Mediante a resposta, o documento que rege e orienta o crescimento do Município, o Plano Diretor, garante nos seus princípios gerais a universalização da mobilidade e acessibilidade e a garantia da inclusão social, mas é conferido no relato, a carência de metas e efetivação do processo de reestruturação dos espaços de convivência.

Foi considerado nessa questão, a infraestrutura urbana e sua garantia por autonomia do deficiente visual: – “A infraestrutura no município garante autonomia para o deficiente visual?”

Não! Não há autonomia, a partir do momento em que não há adequação. [...] para justamente essa independência à pessoa com deficiência visual. E também não há interesse por parte do governo [...], não houve por parte do município, vontade política de se cumprir a lei, sem que eles protelem. (Entrevista).

Nesse sentido, podemos considerar que a vida social deve se concretizar sem barreiras e sem obstáculos inconvenientes, permitindo a todos, pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com deficiência, sua independência Araujo e Maia (2016). Seria de grande importância se a harmonia entre as necessidades por uso de espaços fosse condicionada pela garantia do respeito de acesso a todos, ou seja, a vida plena pela garantia de direito, por uso dos espaços públicos sem se preocupar com os limites impostos e o controle gerado pelas necessidades dos agentes econômicos traduzida na crise da acessibilidade.

Na sequência, perguntamos: “A associação tem participação na elaboração de políticas públicas, no Plano diretor, que atendem a normatização de infraestrutura com base na Lei da acessibilidade?”

Sim! Minha participação se deu por meio de discussão e debates, no Plano Diretor, no planejamento em si, na criação, da elaboração da Lei das calçadas, que garantem justamente a adequação da mobilidade, tanto no Centro, como em toda a cidade de Santarém. (Entrevista).

Portanto, a fala do senhor Ivanilson, nos remete ao que Carlos (2011) afirma sobre as lutas por espaços na cidade, ou seja, tais lutas se consolidam como forma de reivindicação por espaços e de inclusão social, pelo direito de participar da cidade excluindo obstáculos à mobilidade, estabelecido pela lei.

No que se referem às lutas dos agentes sociais, foi observado que a grande maioria mora nos bairros distantes e periféricos (Cf.: Gráfico 1) e recebem ou não algum tipo de benefício, além de dependerem, quase que exclusivamente de outras pessoas para sua mobilidade, tendo em vista que possuem limitações, tanto pela deficiência visual, quanto pelas múltiplas barreiras arquitetônicas que não permitem tais agentes de participarem de forma autônoma e segura nas ruas de Santarém, principalmente onde está contida a maior centralidade do urbano, que é no centro tradicional de Santarém.

Desse modo, o espaço urbano assume uma dimensão simbólica, das práticas cotidianas vivida pelos seus moradores, uma rua especial, na crenças, valores e mitos, de ocorrência no mesmo contexto da fragmentação desigual do espaço Corrêa (2005). Portanto, o espaço das cidades é um espaço de lutas sociais, reivindicação por melhoria, graves e movimentos sociais:

São os agentes que materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído, seja a rede urbana, seja o espaço intraurbano. Afirma-se que os processos sociais e agentes sociais são inseparáveis, elementos fundamentais da sociedade e de seu movimento. (CARLOS, *et. al.*, 2011, p. 44).

Nesse sentido, os agentes sociais que deram forma e conquistaram seus espaços são agentes de luta pelo direito à cidade, pois o espaço urbano possui disparidades sociais, e conseqüentemente da margem para as desigualdades, a segregação e negação do urbano, assim como ocorre em Santarém, o que é negado pela falta de infraestrutura para estes agentes, que para Carlos (2011):

O espaço da cidade é assim, também, o cenário e o objeto das lutas sociais, pois estas visam, afinal de conta, o direito à cidade, à cidadania plena e igual para todos. O espaço urbano converte-se, assim, em campo de lutas. [...]. Os estudos focalizando o espaço urbano como espaços de lutas são relativamente recentes na geografia. Como que por definição adotam uma perspectiva intimamente crítica, fundada no materialismo histórico dialético. [...]. Acreditamos, entretanto, que outras manifestações de lutas sócias podem ser geograficamente estudadas, ampliando o temário dos estudos do espaço urbano visto como campo de lutas. (CARLOS, *et. al.*, 2011, p. 151 – 152).

De acordo com as análises acerca das lutas sociais, o espaço urbano em Santarém apresenta um cenário de conflitos, tanto nas áreas periféricas onde existem ocupações irregulares, há anos, sem nenhum tipo de planejamento, quanto aos direitos de autonomia, por meio da renda, da habitação, entre outros projetos criados para inserir as pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, para ter uma vida mais inclusiva.

Fundada pelo processo de reprodução urbana, a geografia urbana abarca os movimentos sociais de luta da realidade dos agentes sociais e, principalmente, os agentes sociais que buscam seus direitos. No entanto, Corrêa (2011), acredita que mais manifestações de lutas podem fazer parte dos estudos geográficos na cidade. Podemos aqui, considerar que os temas mobilidade e acessibilidade podem ser conceitos na geografia para exigir direitos à cidade por meio das lutas sociais dos deficientes e pessoas com mobilidade reduzida entre outras restrições.

No que se imprime a situação de expropriação dos agentes excluídos do processo de apropriação, produção e reprodução do espaço urbano no centro da cidade de Santarém, pelo processo de acumulação dos agentes econômicos, se tornou contraditória, pois a demanda por espaços comprometeu a mobilidade e acessibilidade e estabeleceu assim novos rumos e caminhos para outro olhar geográfico. A esse respeito Cardoso e Matos (2007), afirmam:

Esse cenário fomentou a emergência de disputas sociais, sobretudo no espaço urbano, *locus* “privilegiado” da exclusão social, fenômeno que, paradoxalmente, manifesta a segregação, o abandono e até mesmo a negação de estratos sociais, que, em certa medida, sustentam a reprodução e a continuidade do processo de acumulação capitalista. (CARDOSO; MATOS, 2007, p. 3)

Também, podemos identificar que a participação realizada pelos sócios e representantes no município, deixa a desejar e, está calcado apenas em direitos legais e jurídicos, criada recentemente para minimizar os problemas de mobilidade e acessibilidade e, por conseguinte, diminuir a distância que existe entre o deficiente visual e espaço geográfico, que nos remete a realização da vida.

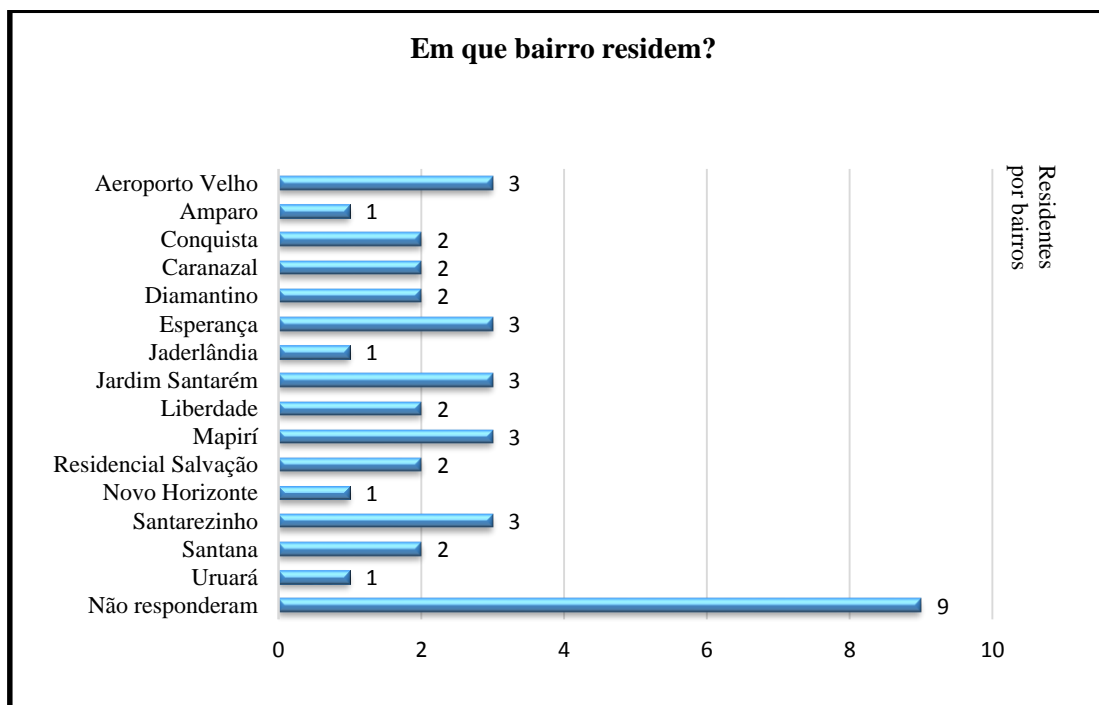
### **3.3 A vivência dos deficientes visuais e a realização da vida no espaço urbano santareno**

A pesquisa de campo contou com a participação de 40 entrevistados, a partir de um questionário semiestruturado, com 9 perguntas e decorreu por via telefone celular da instituição, dando mais confiança ao entrevistado e agilidade à pesquisa, tendo em vista,

que o dia da pesquisa teria uma entrega de e kit alimentar, mas poucos compareceram. Dos pesquisados, 9 não responderam<sup>13</sup>. Desse modo, essa análise é de fundamental importância para compreender a relação do deficiente visual com a cidade, apontando as contradições e divergências da Lei de normatização de calçadas.

O Primeiro gráfico considera a localização de moradia dos agentes, e como os mesmos se deslocam, implicando nas dificuldades de acesso e de mobilidade e a interferência na rotina diária. O gráfico 1, apresenta a primeira pergunta do questionário: - “Em que bairro reside?”

**Gráfico 1:** Referente aos bairros onde residem.



**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

Analisando os resultados no citado gráfico, constata-se, portanto, que a maioria reside em bairros periféricos exigindo um percurso maior de deslocamento para chegar no destino escolhido. A falta de acessibilidade na locomoção, podem ser percebidas no urbano e condicionam a realização da vida e o direito de participar da cidade. As contradições refletidas pelo processo de produção capitalista que produz a centralidade, determinam as desigualdades nas variadas necessidades (CARLOS, 2017), sinalizando que o processo hegemônico contraditório orienta o local de moradia e também, o acesso

<sup>13</sup> Foi considerado os entrevistados que recusaram a participar da pesquisa realizada por via telefone celular da instituição.

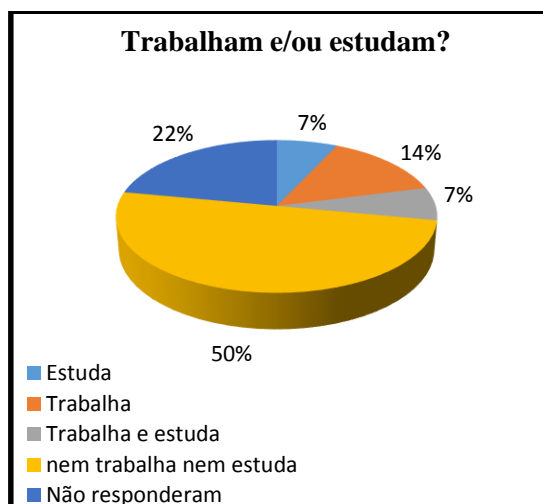
a variadas localizações, isentando da garantia da mobilidade para todos, tais como o transporte acessível e a infraestrutura adequada das cidades.

O gráfico de número 2, envolve o deficiente visual que tem necessidades de deslocamento para as atividades diárias (acesso a escolas, trabalho, etc.), que são condicionadas pela mobilidade e, de que maneira são afetados pelo processo desigual, fragmentado e excludente da sociedade, condicionado pelo processo de produção e reprodução do capital, pois, é através da inclusão que essa parcela da população pode ter acesso à educação nas escolas, acesso à mobilidade e acessibilidade (LOPES, 2015).

Assim, a partir das respostas, temos: dos 40 entrevistados, dependem de mobilidade e espaço de circulação acessível, para realizarem suas atividades. Contudo, 50% não trabalham e nem estudam, pois não conseguiram atingir esses objetivos e/ou foram impedidos por terem perdido a visão. Esse resultado evidencia o processo desigual da sociedade em Santarém, da segregação existente e a falta de oportunidade, ora pela grande competitividade, ora pela marginalização de grupos. No caso daqueles que não trabalham, nem estudam, podemos entender que estão suscetíveis a uma série de situações que podem comprometer a mobilidade, acesso, bem como o uso do espaço urbano, tendo como resultado a segregação.

Portanto, faz-se necessário a melhoria e normatização dos espaços públicos de uso e livre acesso, principalmente as calçadas dos bairros que passarem por uma reforma de infraestrutura. Mediante o exposto, Corrêa (2005) ilumina essa discussão afirmando a fragmentação se expressa de maneira desigual nos aspectos sociais.

**Gráfico 2:** Trabalha e/ou estuda.



**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

**Gráfico 3:** Referente à infraestrutura de orientação no trajeto.



**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

No que referem-se aos dados do gráfico 3, esse faz referência ao nível de infraestrutura do trajeto, levando em conta as condições mínimas de mobilidade, como; ruas trafegáveis e/ou asfaltadas, calçadas, sinalização, iluminação e sem barreiras existentes. Os resultados demonstram que para a maior parte dos deficientes (50%), a infraestrutura, as condições de acesso aos lugares, são fatores impeditivos para o deslocamento livre pelos espaços urbanos.

Comparando os Gráficos 2 e 3, podemos concluir que a ausência de elementos facilitadores (descritos na legislação de acessibilidade), tanto nos bairros, como na área central, faz com que o deficiente também seja segregado do mercado de trabalho, da escolarização, do lazer, etc.

Portanto, mais da metade das pessoas consultadas, percebem a cidade com estranheza, com a limitação do vivido e pela dicotomia *acesso x barreiras* que conduz a relação homem/cidade e gerem as diferenças e desigualdades. O caminho casa-trabalho-casa, casa-escola-casa é interrompido, obrigando o deficiente visual a buscar outros meios para circulação. A produção da cidade como exterioridade, principalmente com a deterioração dos espaços públicos é percebida como estranhamento Carlos (2012).

Quando os entrevistados foram questionados sobre o uso de calçadas públicas no trajeto que realizam, os dados do Gráfico 4, surpreendem, pois para 38% afirmam não existir essa parte da via de circulação no percurso. Esclarecendo que grande parte da cidade não possui pavimentação asfáltica, levando em conta, principalmente, os bairros que residem os entrevistados, apontados no (gráfico 1). 28% disseram que utilizam<sup>14</sup> calçadas, mas que dependem particularmente da disponibilidade da mesma. Os definidos por “outros” (12%), disseram utilizar de meios alternativos, pela impossibilidade de trafegabilidade, como: transporte próprio (são conduzidos por outros), ou transporte pago (moto ou carro), incluindo os serviços por aplicativos. Essa tem sido a prática entre os deficientes para sanar as desigualdades e falta de acesso.

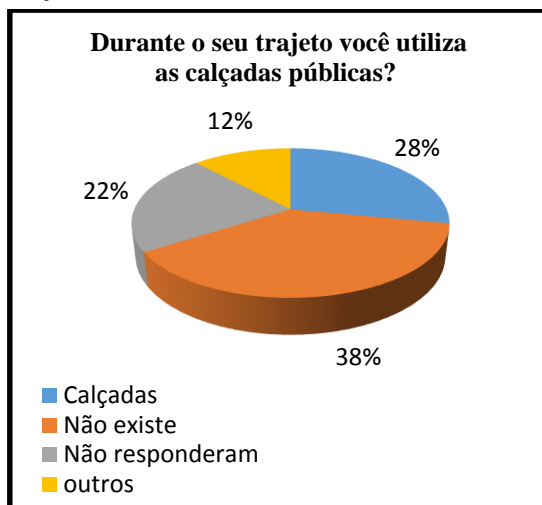
No entanto, levando em consideração que se trata de rotinas diárias, isso gera custos muito altos, considerando, por vezes, as condições financeiras desses agentes, somando-se à falta de estruturas e segurança para a garantia da inclusão, constatamos a possível segregação socioespacial no espaço urbano público de circulação pela ausência

---

<sup>14</sup> Essa entrevista contou com a participação tanto, das pessoas que possuem perda total da visão (cegas), quanto para aqueles que possuem baixa visão ou subvisão, não especificando o grau da deficiência.

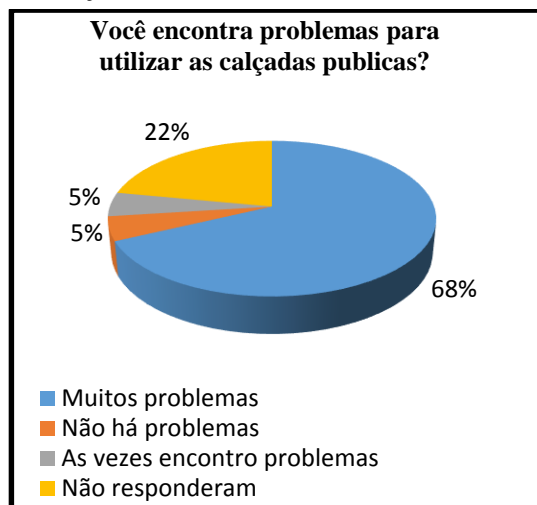
desses pavimentos. Assim sendo, “fica evidenciado a importância da inclusão social na sociedade para a conquista dos direitos dos deficientes visuais” Lopes (2015).

**Gráfico 4:** Referente às pessoas que utilizam as calçadas.



**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

**Gráfico 5:** Referente aos problemas encontrado nas calçadas.

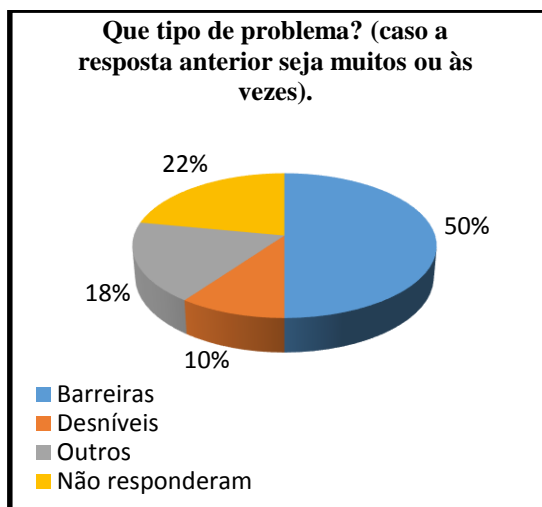


**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

Sobre os problemas encontrados pela utilização das calçadas públicas, quando questionados, 68% constataram ter encontrado muitos problemas (Cf.: Gráfico 5), confirmado não somente pela ocupação desses espaços, mas pela destinação que é feita, considerada por muitos como parte do bem privado, demonstrando a apropriação, produção e reprodução do capital e das necessidades impostas, pelo poder hegemônico que exerce sobre a sociedade.

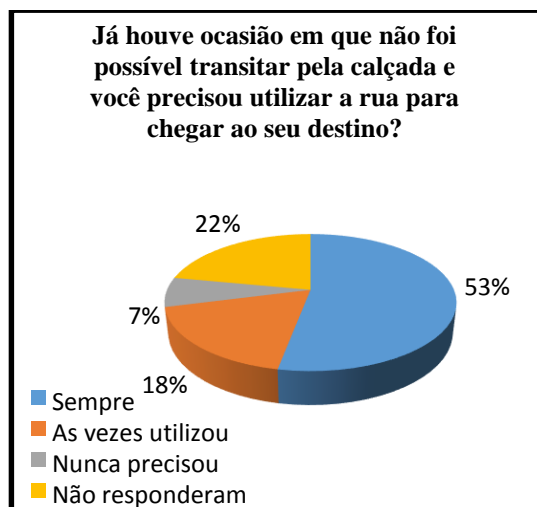
Dessa forma, o direito à cidade deve incluir os direitos aos espaços públicos de representação, o direito a produção de representações a partir da dialética entre o concebido e o vivido no cotidiano Vasconcelos (2018). Também por outros fatores, como a má estrutura e conservação, e falta de normatização adequada.

**Gráfico 6:** Referente aos tipos de problemas encontrados nas calçadas.



**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

**Gráfico 7:** Referente à utilização da rua como alternativa para desviar de barreiras.



**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

O Gráfico 6 apresenta resultados importantíssimos para esta pesquisa, pois trata da presença de barreiras que os entrevistados encontram em seus trajetos. Assim temos: a maioria afirmou a necessidade de utilizar a rua para transitar pela cidade, haja vista, a ausência de calçadas e/ou a presença de obstáculos nelas. Tal fato gera insegurança e põem em risco a vida dos deficientes visuais, restringindo o direito de ir e vir.

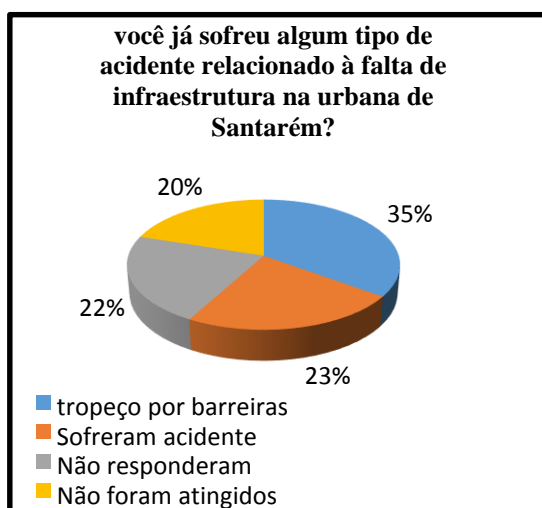
Entre os principais problemas apontados temos: carros e motos, estacionados na faixa livre, mesas e cadeiras, postes e lixeiros, insumos de construção e mercadorias, presentes, tanto nas calçadas como nas ruas. Os 10% relataram, também, que são condicionadas pela desproporcionalidade das calçadas, pois medem alturas diferentes, assíncronas entre si. Muitos desses desníveis não são perceptíveis para quem tem baixa visão e/ou cegos, – se considerar as normas da ABNT/NBR 9050 (2015) –, podendo causar acidentes graves.

Aos que somam 18%, assinalado pela alternativa “outros”, não utilizam esse caminho, por não existir no trajeto que percorre e, para os cegos, não serem adequadas para o uso e podem recorrer a outros meios à transitabilidade, como transportes pagos e próprio a ser conduzido por outros, que não garante autonomia e direito à cidade. Em vista disso, o espaço urbano no que se refere a infraestrutura dos pedestres deve ser prioridade nos investimentos públicos, visto que grande parte dos deslocamentos internos nas cidades brasileiras é realizada a pé Santos (2017).

Quando os entrevistados foram questionados sobre a utilização da rua como alternativa para seu trajeto (Cf.: Gráfico 7), demonstra que a falta de infraestrutura adequada (calçadas, sinalização, etc.) obriga o deficiente a colocar a sua vida em risco ao ter que transitar pela rua e não pela calçada, evidenciando que 53% utilizaram a rua para transitarem. Essa análise parte do argumento de que a rua não tem essa finalidade, mas é um caminho que dispõe para percorrer até um destino final.

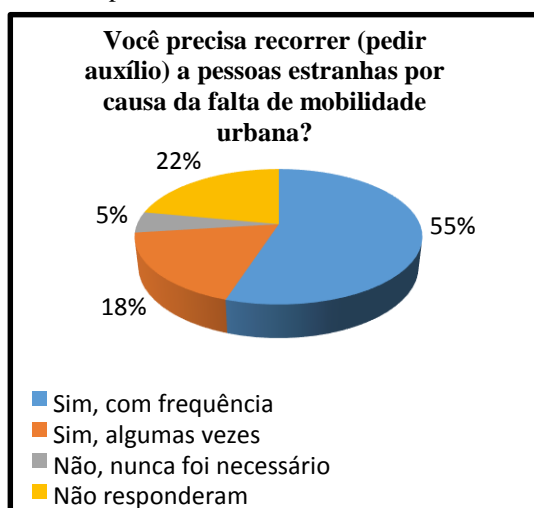
Percebe-se que a ocupação de calçadas gerou essa crise de mobilidade urbana, que não está somente relacionado com o meios de transporte público, mas com o uso e a ocupação do espaços de circulação de pedestres nas cidades Maricato (2015), além do mais, representa um perigo para os pedestres que se arriscam em meio a carros e motos, como se não bastasse, os perímetros das calçadas e a rua são ocupada por automóveis e outros mobiliários, tornando mais difícil para aqueles que tem subvisão e não percebem a movimentação caótica que reflete o urbano.

**Gráfico 8:** Referente à acidentes pela falta de infraestrutura urbana.



**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

**Gráfico 9:** Referente a pessoas que dependem de terceiros para mobilidade.



**Fonte:** Pesquisa de Campo 2019. Autor: QUEIROZ, 2019.

Com relação à ocorrência de acidentes (Gráfico 8), 58% dos entrevistados afirmaram ter tropeçado, o ter sofrido algum tipo de acidente por conta da falta de infraestrutura adequada, relacionado a saliências nas calçadas, a má conservação, degraus na faixa livre, buracos feitos por alguma atividade de construção na linha de circulação de pedestres, também, os obstáculos construídos nas calçadas, principalmente em rampas para a passagem de carros e outros desníveis, calçadas inapropriadas (superfície lisa), ou por esgoto despejados, tornando arriscado e perigoso os caminhos.

Portanto, o que são obstáculos imperceptíveis para a maioria das pessoas com visão normal, tornam-se desafios diários, muitas vezes constrangedores, para os deficientes visuais Deus e Espindula (2017). Os 20% que não sofreram acidentes, fazem parte do total de entrevistados que tem 100% da vista comprometida e não utilizam a via de pedestres, considerando a falta de estrutura das normas estabelecidas por Lei. Em vista disso, não houve nenhum acidente grave, envolvendo atropelamentos.

Os pesquisados foram questionados a respeito da independência na mobilidade, o Gráfico 9, mostra que 55%, precisam recorrer a ajuda de terceiros para resolverem situações cotidianas, que envolvem a condução da pessoa no trajeto, por exemplo, até a parada de ônibus, ou para atravessar a rua, ou para pedir informação nas paradas de transportes coletivos. Tal situação evidencia a falta da autonomia, a que são condicionados pela falta de acessibilidade e mobilidade.

Logo, não fazem parte da realização da vida e construção social, pois são segregados de forma desigual pela negação do urbano e pela separação dos lugares da vida enquanto sujeito autônomo, conforme nos ensina Carlos (2017), pois limita-se ao deficiente visual os espaços públicos, a falta de mobiliário adequado e condições mínimas de locomobilidade, ou até a própria existência da mesma.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio desse trabalho 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 alternativos 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.

A participação dos associados da ADEVIBAM foi fundamental para compreender o processo de segregação socioespacial, assim como, as principais dificuldades diárias dos deficientes visuais no uso do espaço urbano.

Nesse sentido, as dificuldades da pesquisa destacaram-se pelas impossibilidades em reunir ou chegar até os entrevistados, como consequência o uso de grupos distintos pelo grau de deficiência, revelando-se na amostra de dados resultados inesperados, porém satisfatório para a análise.

Para não concluir essa pesquisa, pois entendemos que ela abre a possibilidade de outras discussões e estudos, faz-se necessário o aprofundamento na metodologia da pesquisa de campo, limitando apenas às pessoas cegas como forma de analisar melhor o espaço de mobilidade normatizada pelas ABNT/NBR 9050 (2015), pois o grupo pesquisado não foi discriminado por cegos e baixa visão, ou seja, pelo grau de deficiência e nem a quantidade, foram apenas definidos por “deficientes visuais”.

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. **Teses e Dissertações /USP**. Tese (Doutorado em Planejamento e Operação de Sistemas de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010. p. 1 – 43.

ARAUJO, Luiz Alberto David; MAIA, Maurício. A Cidade, o Dever Constitucional de Inclusão Social e a Acessibilidade. **Revista de Direito da Cidade**. Rio de Janeiro, 2016. p. 1–20.

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, 2000.

BRASIL. República Federativa do Brasil. Ministério das cidades. **Estatuto da Cidade**. 3º Ed. Brasília, 2008.

CARDOSO, L; Matos, R. Acessibilidade Urbana e Exclusão Social: novas Relações, velhos Desafios. **REDPGV**. In: X Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Florianópolis, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A "Geografia Urbana" como disciplina: uma abordagem possível. **Revista do Departamento de Geografia – USP**, Volume Especial 30 anos (2012), p. 92-11.

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, 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.

CUNHA, Hermeneilce Wasti Aires Pereira. A pessoa com deficiência no espaço urbano de São Luís:(des) caminhos para formalização da inclusão. **Caminhos de Geografia**, v. 11, n. 33, 2010. p. 1 – 15.

DEUS, Marcelo Ferreira de; ESPINDULA, Lidiane. Acessibilidade e conflitos nas calçadas: Bairro Alfa Sul, Manhuaçu-MG. **Anais do Seminário Científico do UNIFACIG** In: III Seminário Científico da FACIG, II Jornada de Iniciação Científica. Manhuaçu/MG, 2017. G, n. 3, 2018. p. 1 – 9.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6° Ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2008. Disponível em: <https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9nicas-de-pesquisa-social.pdf>. Acessado em: 06 de janeiro de 2020.

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**. In: XIII Encuentro de Geógrafos de América Latina (Versión Electrónica). Costa Rica, 2011, Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica II Semestre 2011. p. 1-15.

LOPES, Marques Rodrigues. Acessibilidade e Mobilidade Relativa aos Deficientes Visuais na Cidade de Niterói: Limites e Possibilidades. **Politécnica – UFRJ**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola Politécnica, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, 2015.

MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. **CaderNAU**, v. 8, n. 1, p. 11-22, Rio Grande, 2015.

MANIFESTO 19ª Jornada Brasileira ‘Na Cidade, Sem Carro’. **Instituto MDT**. Brasília/DF, 2019. p. 1 – 2.

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**. 1° 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**. Taubaté/SP, 2009. v. 5, n. 1, p. 1 – 14.

SLOBOJA, Rosenilda. A acessibilidade e a inclusão social de deficientes físicos (cadeirantes) nas escolas público-estaduais de Goioerê: superando as barreiras na educação. **ROCA**. Pará, 2014. p. 1 – 43.

SOARES, Paulo Roberto. Cidades médias e aglomerações urbanas: a nova organização do espaço regional no sul do Brasil. **Expressão Popular**. (Orgs.). Cidades médias: produção do espaço urbano e regional. São Paulo, 2006. p. 1 – 17.

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

TRINDADE, Jr. Sait-Clair Cordeiro. **RBEUR**. 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, 2018.

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

**APÊNDICE 1. QUESTIONÁRIO AO PRESIDENTE DA (ADEVIBAM)**

1 – Quando anos está à frente da presidência, e no decorrer desse tempo quais foram às conquistas?

2 – No seu entendimento a pessoa com deficiência visual em Santarém enfrenta problemas quanto à mobilidade urbana em Santarém. E como o senhor avalia essa situação?

3– Quais são as razões que apontam os principais problemas enfrentados pelos deficientes visuais na cidade de Santarém, principalmente no centro?

4 –E o que poderia ser feito para mudar essa realidade?

5 – A infraestrutura no município garante autonomia para o deficiente visual?

6 – A Associação tem participação na elaboração de políticas públicas, no Plano diretor, que atendem a normatização de infraestrutura com base na Lei da acessibilidade?

**APÊNDICE 2. QUESTIONÁRIO RELATIVO À QUALIDADE DE CALÇADAS EM SANTARÉM**

1 – Em que bairro mora?

2 – No bairro onde mora possui infraestrutura que possa facilitar a orientação de seus trajetos?

Sim                       Não                       Em parte

3 – Que tipo de infraestrutura? (no caso da resposta anterior for sim ou em parte)

---

4 - Durante o seu trajeto você utiliza as calçadas públicas?

Utilizo sempre                       Não utilizo                       As vezes utilizo

5 - Você encontra problemas para utilizar as calçadas publicas?

Muitos problemas                       Não há problemas                       Às vezes encontro problemas

6 - Que tipo de problema? (caso a resposta anterior seja muitos ou às vezes).

---

7 – Já houve ocasião em que não foi possível transitar pela calçada e você precisou utilizar a rua para chegar ao seu destino? Se sim, por que isso ocorreu?

---

8 – Você já sofreu algum tipo de acidente relacionado à falta de infraestrutura de acessibilidade urbana nas ruas de Santarém?

---

9 – Normalmente você precisa recorrer (pedir auxílio) a pessoas estranhas por causa da falta de mobilidade urbana? (entra na abordagem da autonomia do deficiente visual).

Sim, com frequência    Sim, algumas vezes    Não, nunca foi necessário

## ANEXO

### HISTÓRICO DA ADEVIBAM

A Associação de Deficientes Visuais do Baixo Amazonas, de sigla ADEVIBAM, foi fundada aos vinte e seis dias do mês de janeiro do ano de mil novecentos e noventa e seis, em virtude de ato emanado da respectiva Assembleia Geral realizada na mesma data, é uma associação civil de direito privado, beneficente, sem fins lucrativos, de âmbito regional e de tempo de duração indeterminado, com sede, administração e foro na cidade e comarca de Santarém/Pará.

No endereço: Rodovia Curuá-Una. Nº: 807. Bairro: Santíssimo. CEP: 68010000. Fone: 93 35246677 / 99136 6677.

Tendo seu horário de atendimento, pela manhã, das 08:00h às e de 12:00h às 14:00 as 18:00 h.

A instituição foi declarada de Utilidade Pública para a Cidade de Santarém, no dia 12 de agosto de 1996, através da Lei Nº 15.678 de 1996, e para o Estado do Pará, através da lei Nº 6422, de 17 de dezembro de 2001, e atualmente foi certificada como entidade beneficente de assistência social, pelo Ministério do desenvolvimento social e combate à fome (MDS), através da portaria MDS, 254 de 22 de dezembro de 2014.

Atualmente, a ADEVIBAM atende pessoas com deficiência visual (cegos e baixa visão), crianças, adolescentes, adultos e melhor idade, residentes na Cidade De Santarém e região, atuando no campo da educação, Saúde, Cultura, Assistência social, Esporte e lazer, habilitação, reabilitação e integração social, entre outros. A entidade subsiste financeiramente através de: projetos, doações de pessoas físicas e jurídicas, convênios, subvenções, bem como de promoções beneficentes que realiza ao decorrer de cada ano.

A ADEVIBAM tem como um dos seus objetivos: atender pessoas com deficiência visual (cegos e baixa visão), desenvolvendo as suas potencialidades, melhorando a qualidade de vida, facilitando o processo de inclusão social.

Ao longo da história da Associação, registramos a sua luta para combater o asilamento que inclina o deficiente para a improdutividade e parasitismo, além da segregação que o distancia da vida social. Dentre as suas atividades realizadas, mesmo não dispendo de recursos técnicos e financeiros suficientes, podemos destacar:

Reabilitação e prevenção da cegueira, Cursos de: orientação e mobilidade; Escrita Cursiva, atendimento da Vida Autônoma, Informática, Alfabetização Braille, encaminhamento para cursos profissionalizantes e para colocação no mercado de trabalho em diversas áreas;

Biblioteca em Braille, em Áudio e digital; Imprensa Braille; Doação para pessoas carentes de bengalas e alimentos; Encaminhamento para: consultas e cirurgias oftalmológicas gratuitas; para o Benefício de Prestação Continuada (BPC), para emissão de Passes Livres: Municipal, Intermunicipal e Interestadual; para Retirada de Foto 3 por 4, clínico, dentário, neurológico, ortopédico, Dermatológico, Cardiológico, Pediátrico;

Atendimentos Nutricional, psicológico e Social;

Orientação Jurídica;

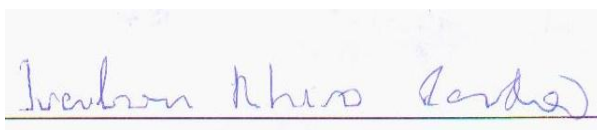
Atividades Físicas e Dança;

Curso de qualificação, entre outros programas de atendimentos. Além, da defesa e garantias dos direitos das pessoas com deficiência visual em todo Oeste do Pará.

Em mais de duas décadas e meia de serviços prestados, a Associação de Deficientes Visuais do Baixo Amazonas (ADEVIBAM), sabe que ainda há um longo caminho a percorrer.

**Pelo que acabamos de relatar, demonstramos a sua seriedade em integrar a pessoa com deficiência visual. Porém, para continuarmos o nosso trabalho, precisamos continuar vencendo a barreira da discriminação e isto depende apenas do homem, ou seja, da solidariedade de todos nós. E este é o nosso maior desafio, pois a ajuda ao nosso semelhante é o maior investimento do homem.**

**Contribua com a ADEVIBAM doando alimentos não perecíveis!**



IVANILSON RIBEIRO CARDOSO