



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS**  
**FACULDADE DE GEOGRAFIA**

**CLEITIANE SOUSA DA SILVA**

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA PARA PESSOAS COM  
DEFICIÊNCIA FÍSICA NO RESIDENCIAL TOCANTINS (MARABÁ-PARÁ)**

**MARABÁ-PA**

**2018**

**CLEITIANE SOUSA DA SILVA**

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA PARA PESSOAS COM  
DEFICIENCIA FÍSICA NO RESIDENCIAL TOCANTINS (MARABÁ-  
PARÁ)**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará como requisito para a obtenção de título acadêmico em Licenciatura e Bacharelado em Geografia.

Orientador: Prof.º Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza.

**Marabá-Pará**

**2018**

**CLEITIANE SOUSA DA SILVA**

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA PARA PESSOAS COM  
DEFICIENCIA FÍSICA NO RESIDENCIAL TOCANTINS (MARABÁ-PARÁ)**

Relatório final, apresentado a Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA), campus universitário de Marabá, como requisito básico para obtenção do título de licenciado e bacharel em Geografia, pela discente Cleitiane Sousa da Silva.

Aprovado em \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Marcus Vinicius Mariano de Souza (orientador)  
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA)

---

Prof. Dra. Lucélia Cardoso Cavalcante Rabelo ( Faculdade de Ciências da  
Educação/ICH/Unifesspa)

---

Prof. Me. Marcos Mascarenhas Barbosa Rodrigues  
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA)

Ao meu amigo kelvi Oyama, que em vida foi o grande motivador desse sonho e que nunca desistiu de mim.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela vida e por conceder essa graça em minha vida, a realização de um sonho;

Agradeço à minha família, que de formas diretas e indiretas contribuíram para que eu chegasse até aqui, meus irmãos: Cleiton Souza da Silva e Gleisiane Souza da Silva, e meus pais: Maria Da Paz Souza da Silva e José Vidal Pereira da Silva, pela educação e incentivo;

Aos meus filhos: Alexandre da Silva Olimpio e Pedro Henrique Sousa da Silva, por ser meu porto segura nas horas difíceis;

À minha amiga Sandra Maria Pereira Lima, que durante essa caminhada torceu, orou por mim e sempre me ajudou com meus filhos;

À turma Geografia 2012, que lutaram em conjunto para que todos chegassem até o final com sucesso;

Agradeço a Instituição Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, por proporcionar boas oportunidades durante o curso, aos professores da Faculdade de Geografia pela dedicação e apoio, em especial, ao meu orientador, Marcus Vinicius Mariano de Souza, por sua paciência, compreensão e apoio nessa conquista.

Por fim, agradeço a esse trio de parceria, que foram o alicerce dessa caminhada: Janiele França Cunha, Rosa da Conceição dos Santos e Robson Bruno da Silva.

Um dia agente aprende...

Aprende a construir todas as suas estradas no  
hoje, porque o terreno do amanhã é incerto  
demais para os planos, e o futuro tem o  
costume de cair em vão.

William Shakespeare

## RESUMO

O presente trabalho analisa as condições de acessibilidade da pessoa com deficiência física do Residencial Tocantins, São Felix, na cidade de Marabá – PA, apesar de existirem reprodução do espaço, ainda existem dificuldades para adequação aos padrões exigidos pela legislação, que promova cidadania e acesso à cidade para essas pessoas. A desigualdade social influencia muito na construção de uma cidade igualitária, onde famílias pobres com pessoas deficiência encontram dificuldades em ter acesso à cidade de boa qualidade e gratuita. O direito ao acesso deve ser garantido a todos, onde o acesso aos lugares públicos e privados deve ser fácil e de um modo que atenda a todos sem restrição, tanto pessoas com deficiência permanente, ou temporária. Esse trabalho teve como objetivo pensar a relação entre localização e a forma de usos da cidade por pessoas com deficiências físicas que moram no Residencial Tocantins, na cidade de Marabá, visando compreender a realidade da acessibilidade dos diferentes entrevistados, dificultada ou facilitada pelos meios de deslocamentos utilizados para ter acesso às diferentes áreas na cidade. As pesquisas bibliográficas, assim como entrevistas semi-estruturadas fundamentaram a análise mais reforçada da área estudada, mostraram uma forma de uso do espaço urbano, em que deve garantir livre acesso a todo e qualquer indivíduo, sem restrição.

**Palavras-chave: Residencial Tocantins; Acessibilidade; Mobilidade; Deficiência; Espaço urbano.**

## **ABSTRACT**

The present study analyzes the accessibility conditions of the physically handicapped person of the. In the city of Marabá - PA, although there is reproduction of the space, there are still difficulties to adapt to the standards required by the legislation, which promotes citizenship and access to the city for these people. Social inequality greatly influences the construction of an egalitarian city, where poor families with disabled people find it difficult to access the city of good quality and free of charge. The right of access should be guaranteed to all, where access to public and private places should be easy and in a way that meets all without restriction, both permanent and temporary disabled persons. The objective of this study was to analyze the relationship between location and the use of the city by people with physical disabilities living in the Tocantins Residential in the city of Marabá, aiming to understand the accessibility of the different interviewees, made difficult or facilitated by means of displacements used to have access to different areas in the city. Bibliographical research, as well as semi-structured interviews, provided the basis for a more detailed analysis of the studied area. It showed a way of using urban space, in which it should guarantee free access to all individuals, without restriction.

**Keywords:** Residencial Tocantins; Accessibility; Mobility; Deficiency; Urban space.



## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Esquema de funcionamento do PMCMV .....	19
FIGURA 2: Calçadas e ruas do Residencial Tocantins .....	29
FIGURA 3: Acesso a Praça.....	29
FIGURA 4: Ponto de ônibus avenida Floriano Peixoto.....	30
FIGURA 5: Ponto de ônibus avenida 4.....	30
FIGURA 6: Ponto de ônibus na avenida Vale.....	31
FIGURA 7: Calçadas obstruídas .....	34
FIGURA 8: Ruas intrafegáveis .....	35
FIGURA 9: Vias públicas intrafegáveis .....	35

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 01: Características das questões .....	26
QUADRO 02: Análise de circulação: Casa – Ponto de ônibus. Entrevistado .....	27
QUADRO 03: Análise de circulação: Casa – Ponto de ônibus. Entrevistado 2.....	27
QUADRO 04: Análise de circulação: Casa – Ponto de ônibus. Entrevistado 3.....	28
QUADRO 05: Análise de circulação: Casa – Ponto de ônibus. Entrevistado 4.....	28
QUADRO 06: Característica do bairro .....	46
QUADRO 07: Uso da cidade pelos entrevistados .....	47

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1 :</b> Localização e Perímetro Urbano.....	17
<b>Mapa 2:</b> Localização dos principais núcleos e bairros da cidade e Marabá – PA.....	41
<b>Mapa 2:</b> Uso do espaço urbano pelo entrevistado 1.....	42
<b>Mapa 3:</b> Uso do espaço urbano pelo entrevistado 2 .....	43
<b>Mapa 4:</b> Uso do espaço urbano pelo entrevistado 3 .....	44
<b>Mapa 5:</b> Uso do espaço urbano pelo entrevistado 4 .....	45

## **LISTA DE SIGLAS**

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ALPA – Aços Laminados do Pará

APAE – Associação de pais e amigos dos excepcionais

ADEVISMAR – Associação dos deficientes visuais de Marabá

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

LBI – Lei Brasileira de Acessibilidade

PMCMV – Programa Minha Casa Minha Vida

UNIFORÇAS – União de Pessoas com Deficiência do Sul e Sudeste do Pará

## SUMÁRIO

<b>Introdução.</b> .....	13
<b>Capítulo 1 - Crescimento da cidade a partir dos conjuntos habitacionais e do programa minha casa minha vida.</b> .....	16
1.1 Programa Minha Casa Minha Vida PMCMV: Residencial Tocantins.....	18
1.2 - Estatuto da Cidade e Plano Diretor .....	21
<b>Capítulo 2 - Acessibilidade e Mobilidade urbana para pessoas com deficiência.</b> .....	24
1.1 – Acessibilidade e Mobilidade. ....	25
1.2 – Transporte Público. ....	30
<b>Capítulo 3 - Resultados das entrevistas.</b> .....	37
<b>Considerações Finais.</b> .....	48
<b>Referências.</b> .....	50
<b>Anexos.</b> .....	52

## INTRODUÇÃO

A cidade é produzida a partir de processos, porém muitas barreiras são encontradas e a pessoa com deficiência acaba encontrando dificuldade de conviver e usá-la. A diversidade humana e desigualdade social influenciam muito na construção de uma cidade igualitária, onde famílias pobres com pessoas deficientes encontram dificuldades em ter acesso à cidade de boa qualidade e gratuita, visto que, ambiente urbano e o espaço produzido resultam das inter-relações entre meio físico e sociedade e que as formas de produção do espaço urbano, no âmbito capitalista, proporciona diferenças na qualidade de vida, em função das dinâmicas e da diferenciação socioespacial.

A dinâmica urbana tem o espaço como lugar de vários acontecimentos e este espaço está em constante modificação, pela influência dos habitantes que ali vivem. Sabe-se que as cidades são formadas e habitadas por diferentes pessoas, estando constantemente sendo (re) construídas (RESENDE, p.15, 2004).

A partir dessa realidade o objetivo desse trabalho é pensar a relação entre localização e a forma de usos da cidade por pessoas com deficiências físicas, e para esta análise, destacou os seguintes objetivos específicos:

- Compreender a condições de acessibilidade dos diferentes entrevistados, dificultada ou facilitada pelos meios de deslocamentos utilizados para ter acesso às diferentes áreas na cidade de Marabá, onde se apropriam dos equipamentos públicos e realizam diferentes funções que se encontram muitas vezes concentradas e, ao mesmo tempo, situação comum em cidades que crescem e reformulam o seu espaço a todo instante.
- Identificar, junto ao poder público local, quais são as ações ou políticas públicas que tem sido adotada para a melhoria da acessibilidade de pessoas com deficiências na cidade de marabá.
- Analisar a dificuldade das pessoas com algum tipo de deficiência em utilizar os equipamentos públicos.

Dessa forma, o presente trabalho tem como justificativa, elaborar um documento que possa ser usado a favor das pessoas com deficiência, que elas tenham em mãos algo a mais para comprovar suas dificuldades e necessidades de um olhar especial para sua situação e que sejam tratados com igualdade. Visto que, existe um quantitativo de

peças com deficiência na cidade de Marabá, o IBGE disponibiliza alguns dados como: Deficiência motora : não consegue de modo algum: 658, Deficiência motora: alguma dificuldade 9.424 e Deficiência motora: grande dificuldade

Nesse sentido, em relação à cidade, Corrêa afirma que:

A grande cidade capitalista é o lugar privilegiado de ocorrência de uma série de processos sociais, entre os quais há acumulação de capital e a reprodução social tem importância básica. Estes processos criam funções e formas espaciais, ou seja, criam atividades e suas materializações, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana. (CORRÊA, 2004, p. 5).

Segundo Resende (2004, p.16)

O espaço como fator social é constantemente alterado para abrigar as diferenças e as contradições entre todos os indivíduos e, nessa ótica, está incluída a importância da acessibilidade para as pessoas com deficiência física, que também habitam a cidade e utilizam o espaço urbano para as suas atividades diárias, como todos os cidadãos. Particularmente para elas, a acessibilidade ao espaço é um dos itens de maior importância para o pleno respeito de suas individualidades.

Dessa forma, para a realização da pesquisa, foram trabalhados os seguintes autores: RESENDE (2004); VASCONCELLOS (2012); PEREIRA (2007); SOUZA (2015).

A organização da metodologia será a partir do estudo do espaço social buscando dimensionar a importância de três aportes metodológicos para a compreensão deste espaço: da fotografia como a visão da realidade a ser investigada, a entrevista como forma de captar por meio da expressão comunicativa, a compreensão do cotidiano, e a observação como forma de perceber o que se apresenta ao primeiro olhar.

Para chegar aos entrevistados, foi feito um levantamento da quantidade de pessoas com deficiência no Residencial com representantes de associações, APAE, ADEVISMAR, UNIFORÇAS. A partir daí, foi constatado que, muitos beneficiários do PMCMV, já não moravam mais no bairro, então foram escolhidas pessoas com algumas rotinas, e que realmente moram no local, para mostrar a mobilidade e se existe a acessibilidade para elas.

A pesquisa terá como hipóteses:

Hipótese 1: A cidade de Marabá não contribui para um melhor acesso e mobilidade para pessoas com limitações para locomoção.

Hipótese 2: A falta de aplicabilidade das políticas públicas em Marabá dificulta um melhor acesso a cidade.

No primeiro capítulo serão apresentados conceitos sobre o que é a deficiência e acessibilidade, com o enfoque em cidade e mobilidade urbana. (Produção do espaço urbano). O capítulo seguinte abordará a acessibilidade como dever do estado e as normas regulamentadoras da acessibilidade. O terceiro capítulo destaca a realidade do objeto de estudo, compreendendo a acessibilidade dos diferentes entrevistados, políticas públicas, analisando a dificuldade das pessoas com algum tipo de deficiência em utilizar os equipamentos públicos o quarto e último capítulo será apresentado o resultado do trabalho em forma de mapas, tabelas e/ou gráficos.



## CAPITULO 1

### **CRESCIMENTO DA CIDADE A PARTIR DOS CONJUNTOS HABITACIONAIS E DO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA**

A Cidade de Marabá está localizada no estado do Pará, há 500 km da capital Belém, ocupando uma área de aproximadamente 15.128 km<sup>2</sup>, possuindo em 2017 uma população de aproximadamente 241.594 habitantes. (IBGE, 2018).

O perímetro urbano de Marabá sofreu uma evolução, refletindo o aumento da população e as áreas de uso urbano. Esta cidade a qual conhecemos nos dias atuais, é produto de uma sociedade capitalista, onde ao se reproduzir reflete no espaço geográfico a desigualdade que é inerente a esse modo de produção, o qual cabe observar não apenas o momento que esse modo de produção se instala, mas o conjunto de fatores ali preexistentes, uma vez que esses interferirão nas relações do novo modo de produção.

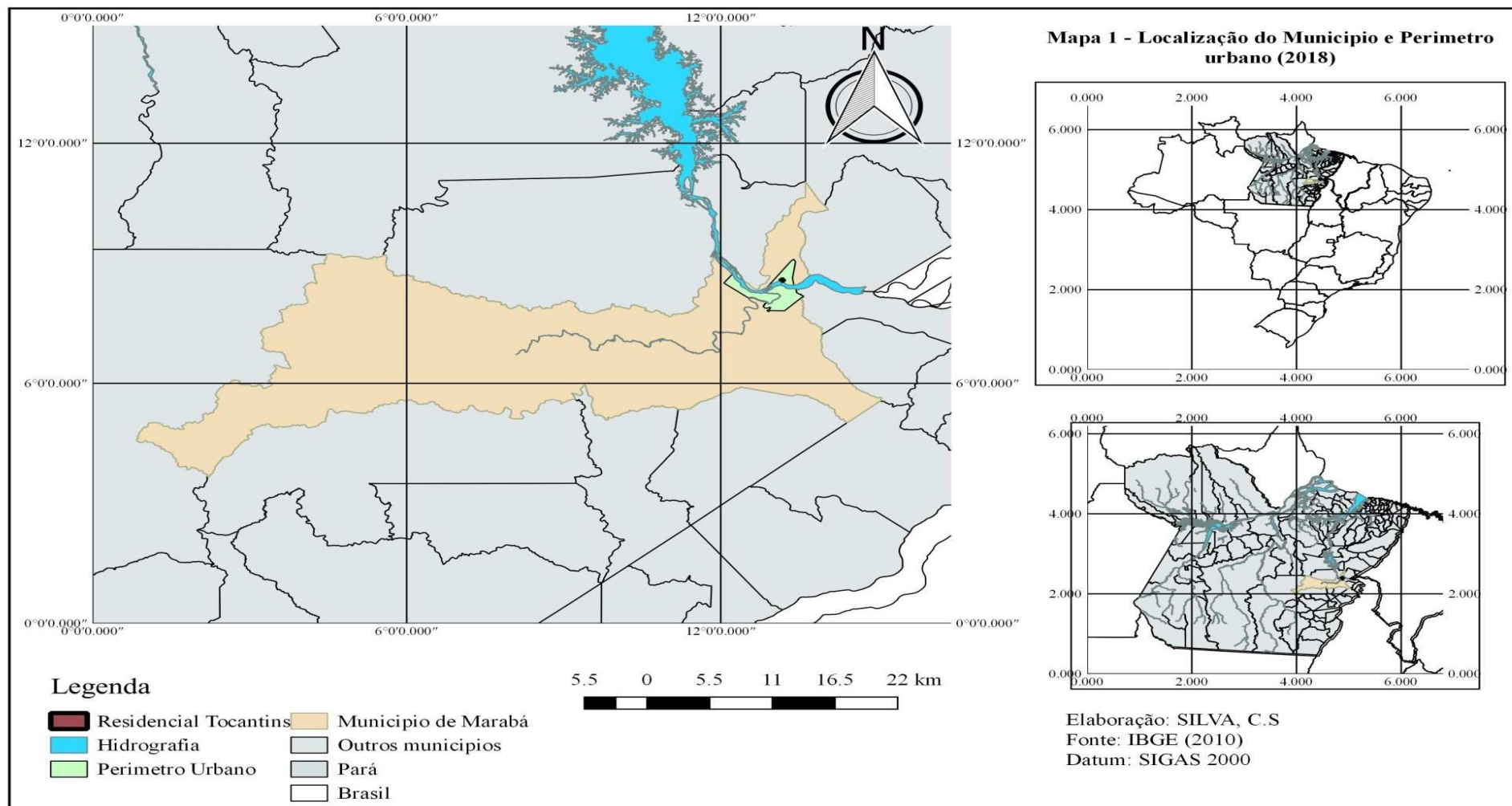
Por ser uma cidade referência no Estado do Pará, e polo para futuras instalações de siderúrgicas, atração para novos empreendimentos imobiliários os quais geraram mudanças na forma de produção do espaço, assim:

A cidade passa a ser vista, de acordo com Moraes Neto (1999), como um mecanismo social dinâmico, movimentado por fatores econômicos, que atuam como agentes de configuração física urbana, como um local de interação social e de mobilidade, de labuta, de transporte, de consumo e cooperação entre diversos grupos sociais. (RESENDE, 2004, p. 24).

Assim, as ações e estratégias dos principais agentes e/ou sujeitos produtores do espaço urbano nos levam a enxergar com maior nitidez os processos reprodutores desse espaço que muitas das vezes acabam gerando desigualdades socioespaciais, onde segundo a autora:

A dinâmica urbana tem o espaço como lugar de vários acontecimentos; este espaço está em constante modificação, pela influência dos habitantes que ali vivem. Sabe-se que as cidades são formadas e habitadas por diferentes pessoas, estando constantemente sendo (re) construídas (RESENDE, 2004, pag. 15).

O espaço urbano de Marabá é dinâmico, e está sempre sujeito a mudanças, convivendo com vários problemas urbanos influenciando direta e indiretamente na vida do cidadão, e muitos deles têm dificuldade de exercer a mobilidade, acessibilidade, e o direito de usar a cidade.



**Mapa 1: Localização e Perímetro urbano (2018)**

A cidade de Marabá como já foi dito, teve seu momento de expansão urbana, com a ideia de um projeto instalado na cidade, que resultou em estímulos para o desenvolvimento da cidade e para o crescimento do seu perímetro urbano. E foi através do anúncio da chegada do Projeto ALPA, que:

A partir de então começa a se configurar um novo cenário no que diz respeito à expansão do tecido urbano de Marabá, com o aparecimento, por um lado, de empreendimentos imobiliários dos mais diversos tipos (loteamentos, loteamentos fechados, condomínios fechados verticais e horizontais) e, de outro, o surgimento e ampliação das ocupações urbanas (SOUZA, 2014, p.129).

Conforme a definição de Souza (2014) sobre a expansão urbana de Marabá cabe ressaltar que:

Por outro lado, além do desenvolvimento de uma lógica de mercado na produção do espaço urbano, efetivada pelas expectativas criadas em torno do projeto ALPA, a expansão urbana de Marabá também apresenta como característica neste momento a efetivação da lógica de estado, manifestada espacialmente através dos conjuntos residenciais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). (SOUZA, 2014, p 129).

Além do crescimento populacional ocasionado pela vinda de migrante resultante das expectativas da ALPA, têm-se o crescimento da desigualdade sócio espacial, visto que, os empreendimentos imobiliários da cidade como os residenciais do Programa Minha Casa Minha Vida, foram instalados em setores distantes dos centros e dos principais equipamentos urbanos, postos de trabalho e comércio.

Assim, entender o processo de produção e reprodução do espaço é condição imprescindível para compreender o objeto de estudo da ciência geográfica. Por isso, ter o conhecimento a respeito de quem produz esse espaço, como ele está sendo apropriado e usado, e ainda, saber como esse processo ocorre na prática, é prerrogativa básica e pré-requisito importante para identificar, por conseguinte os principais motivos pelos quais esse mesmo espaço torna-se os lócus da desigualdade.

## **1.1 - PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA PMCMV: RESIDENCIAL TOCANTINS**

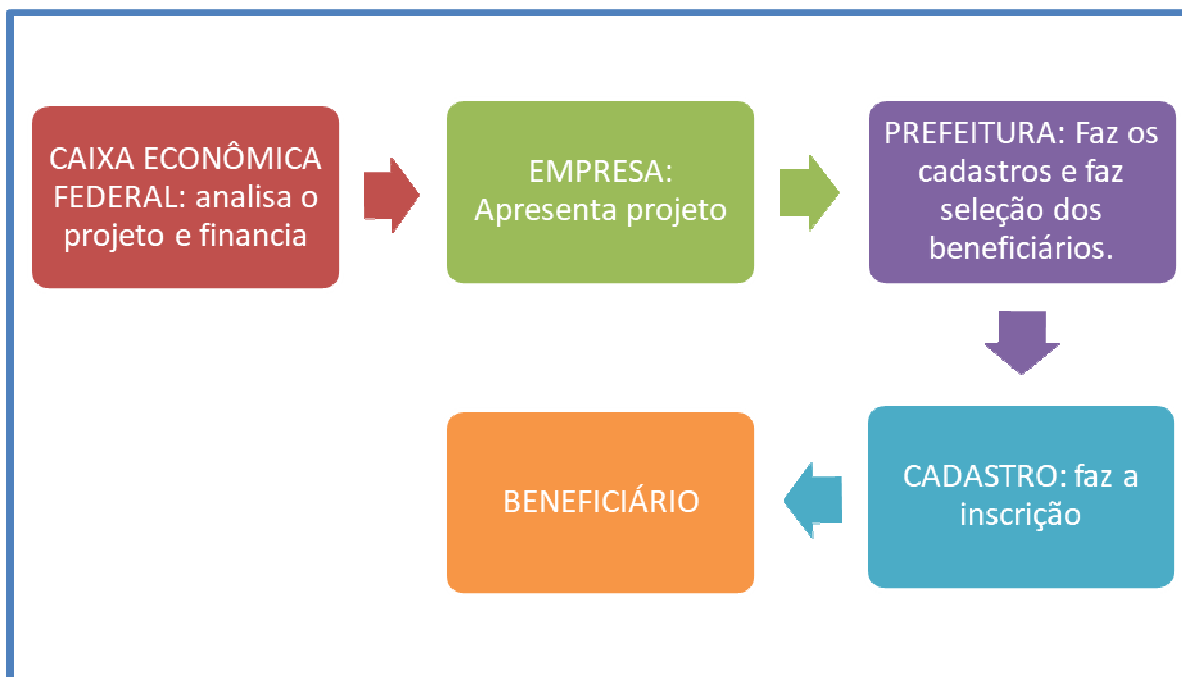
O Programa do Governo Federal “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) teve início em 25 de março de 2009, pela Medida Provisória nº 459, convertida na Lei 11.977, em 7

de julho de 2009 (BRASIL, 2009) com o intuito de enfrentar a crise que iniciou no ano de 2008, além de tentar contribuir para a redução do déficit habitacional no país por meio de incentivos da compra e venda de novas unidades habitacionais.

Em um primeiro momento, a implementação do PMCMV fez parte de um grande pacote de medidas anticíclicas que pretendiam impulsionar a economia, neste caso, a partir do “aquecimento” dos inúmeros setores envolvidos na cadeia produtiva da construção civil. Tal iniciativa visava garantir também a geração de empregos em diferentes níveis de qualificação e a manutenção dos níveis de renda e consumo. Nas avaliações do governo federal, o Programa alcançou resultados satisfatórios no âmbito econômico, repercutindo positivamente também nos níveis de aprovação do Governo por oferecer em larga escala o acesso à casa própria para parcelas da população que historicamente tinham sido pouco contempladas pelas políticas habitacionais anteriores (CARDOSO et. al, 2015, p. 73).

Assim, articulando três estratégias como: padronização da construção, geração de economia em grande escala e procura de terrenos baratos, tais estratégias dão início a uma importante mudança na lógica de produção das áreas das periferias, que apresentavam disponibilidade de grandes terrenos mais baratos.

**Figura 1:** Esquema de funcionamento do projeto



Elaboração: SILVA, C.S 2018

Em Marabá o primeiro projeto implantado foi o Residencial Tocantins onde foram inauguradas 1.090 casas, localizadas no bairro São Felix, destacando-se que a prioridade do programa é para mulheres chefe de família, pessoas com deficiência e idosos, porém o

local onde foi instalado o empreendimento nota-se a possibilidade de menor acessibilidade mediante transporte público, afastamento dos principais centros de maior dinamização econômica e com maior vulnerabilidade social, dificultando assim a dinâmica da vida de pessoas com deficiência que necessitam de uma boa acessibilidade e mobilidade à cidade em que vive.

O PMCMV exerce um papel que reproduz uma segregação espacial , “O próprio desenho do programa, centrado na concessão de subsídios públicos à produção privada de habitação popular, é um fator determinante para a reprodução desse padrão periférico.” (COELHO et. al, 2015,p.65).

A grande maioria desses novos moradores teve que mudar de seu local de origem, alterando completamente sua rotina diária, trabalho, escola e lazer, tendo assim que adequar-se à nova realidade e a uma nova dinâmica urbana.

Cabe destacar aqui o tema principal do trabalho que é a acessibilidade para pessoas com deficiência que residem no Residencial Tocantins, os quais precisam deslocar-se com frequência para usar a cidade, e com uma distância não muito favorável dos centros que oferecem esses serviços, são os principais afetados pela dificuldade de acessar a cidade.

Assim é fundamental que seja garantido o direito de ir e vir, pois isso engloba a possibilidade de o homem viver na cidade, tendo a seu alcance um lugar seguro, com água, rede de esgotos, acessos, serviços, transportes adequados, educação, saúde, trabalho e lazer.

As pessoas precisam ter acesso ao que a cidade e o uso de meios de locomoção ajudam, mas para pessoas com deficiência, com algum tipo de restrição física ou mobilidade reduzida, está limitado para desenvolver suas capacidades, exercer seus direitos para ter acesso às oportunidades.

O direito ao acesso deve ser garantido a todos, o acesso aos lugares públicos e privados deve ser fácil e de um modo que atenda a todos sem restrição, tanto pessoas com deficiência permanente ou temporária. As atitudes devem ser tomadas, as normas precisam ser atendidas, é preciso que se tenha mais acesso em todos os lugares: rampas de acesso, corrimão, elevadores, seriam adequadas para muitos usuários que tem dificuldade na sua locomoção.

A realidade das pessoas com deficiência pode ser verificada ao analisar o acesso à sociedade, compreendendo de forma a melhorar e a facilitar a vida dessas pessoas, onde muitos setores do centro da cidade assim como dos bairros como um todo podem ser encontrados dificuldades para o desenvolvimento e inclusão das pessoas deficientes.

## **1.2 - ESTATUTO DA CIDADE E PLANO DIRETOR**

A diversidade humana e desigualdade social influenciam muito na construção de uma cidade igualitária, e as famílias pobres de pessoas com deficiência encontram dificuldades em ter acesso à cidade de boa qualidade e gratuita, visto que, ambiente urbano e o espaço produzido resultam das inter-relações entre meio físico e sociedade e que as formas de produção do espaço urbano, no âmbito capitalista, proporciona diferenças na qualidade de vida, em função das dinâmicas e da diferenciação socioespacial.

O Estatuto da Cidade, lei (nº 10.257, de 10 de Julho de 2001) que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, referente ao capítulo de política urbana. Cabe destacar alguns itens principais:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais; (BRASIL, 2001, p.1 - 2).

O próprio Estatuto da cidade no art.3, inciso IV, afirma que se devem instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público. Desse modo, as pessoas com deficiência, crianças e idosos, entre outros que devem ser guiados por esses princípios. Além disso, o Art. 41 § 3º enfatiza que:

As cidades de que trata o **caput** deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015, (Vigência) pag.17).

O Estatuto da Cidade é visto como um instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras,

Para isso, é preciso proporcionar o acesso à terra urbana, a toda a infra-estrutura necessária para a reprodução da vida, como os serviços públicos e os meios de transporte coletivo. A partir da gestão democrática, a população poderia manifestar suas carências, suas apreensões sobre a estruturação urbana mais adequada, de acordo com os que vivenciam os problemas existentes no cotidiano. As mudanças podem ser implementadas por meio de alianças entre poder público e privado, os quais teriam igualdade de condições para realizarem ações de interesse social. Esses destaques evidenciam a importância de usar esses instrumentos como norteadores das ações para a vida coletiva na cidade. (PEREIRA, 2006, p.306).

O bairro São Felix onde este localizado o Residencial Tocantins, o qual é classificado segundo o plano diretor da cidade de Marabá, como um setor em consolidação, onde:

Art. 41. O Setor em Consolidação caracteriza-se como área com ocupação heterogênea que inclui também chácaras interligadas por malha viária regulares.

Art. 42. São diretrizes para esse Setor:

I - evitar a saturação do sistema viário e garantir melhores condições de circulação, de forma a assegurar acessibilidade a todos os moradores;

II - promover a regularização fundiária e urbanística da área urbanizada;

III - promover e preservar a integridade e qualidade dos espaços públicos, das áreas verdes e de lazer existentes;

IV - disponibilizar atividades e serviços considerados essenciais e de fácil acessibilidade para atender ao Núcleo como um todo e à área de influência imediata do núcleo urbano;

V - estimular o desenvolvimento de atividades de comércio e serviços, que gerem empregos na área. (MARABÁ, 2018, p. 18-19).

No plano diretor também ressalta a questão da mobilidade, onde se destacam nos seguintes artigos:

Art. 109. A política de mobilidade deve ser instituída visando garantir o direito de ir e vir dos cidadãos, levando-se em consideração o sistema viário de transporte, a educação para o trânsito e a integração regional.

Art. 110. São diretrizes da política de mobilidade no Município de Marabá:

I - Diretrizes gerais:

c) equilibrar a oferta dos serviços de transporte urbano nos diversos setores do Município;

d) assegurar a equidade em relação ao uso da via e dos espaços públicos pelos cidadãos;

f) realizar estudos, projetos e programas visando garantir o acesso a todos aos sistemas de transporte do município;

g) priorizar o transporte coletivo com qualidade, frequência regular, operado por veículos limpos, dotados de meios para o acesso de pessoas portadoras de deficiências físicas e mobilidade reduzida, não poluentes, com atendimento que não demande grandes deslocamentos a pé;

h) elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, onde deverão estar contidas as ações e programas para contemplar as diretrizes da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesse sentido, é importante lembrar que a oferta de uma moradia para uma classe social deve ser analisada dois fatores como: a localização do território de reassentamento e a estrutura que será disponibilizada para a comunidade, em comparação à antiga, visto que, uma remoção que tem como destino a periferia da cidade, carente de equipamentos públicos, caracteriza um retrocesso social.

A acessibilidade aos equipamentos de uso coletivo pode ser prejudicada se a mobilidade para essas áreas não for eficaz, e isso dependerá do meio de transporte utilizado. A mobilidade e a acessibilidade estão atreladas ao uso de meios de transporte, considerando a relação espaço-tempo, e se encontram vinculadas à estruturação urbana, que deve ser resultado de políticas e planejamento que direcionam o uso do solo... O planejamento urbano deve priorizar os interesses coletivos e deve estar associado à estruturação do sistema de transporte público, que proporcione a acessibilidade à cidade, considerando as diferentes áreas onde se localizam as atividades de trabalho, educação, de saúde, lazer, comércio e serviços. Quando a acessibilidade não é favorecida fortalecem-se ainda mais a diferenciação socioespacial. (PEREIRA 2007, p. 64)

Dessa forma, mesmo com tantas leis criadas ainda assim existem problemas em questão a acessibilidade e mobilidade, e os mais prejudicados são as pessoas com deficiência. Para que haja a acessibilidade é necessário que exista a mobilidade, e quem planeja, pensar e construir a cidade compreendendo a diversidade e a necessidade sócio espacial como um todo sem distinção, com foco nas pessoas, aderindo assim o desenho universal onde favoreça maior a inclusão e direito à cidade.



## CAPÍTULO 2

### ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.

Segundo a (BRASIL,1994) , promover a acessibilidade no ambiente construído é proporcionar condições de mobilidade, com autonomia e segurança, eliminando as barreiras arquitetônicas e urbanísticas e na cidade contemporânea é grande a necessidade de ir e vir das pessoas com o objetivo de realizar atividades cotidianas, tais como: educação, trabalho, saúde e lazer.

Atualmente o espaço urbano cresce e muda constantemente, atingindo principalmente a qualidade de vida das pessoas com alguma deficiência , a qual é afetada principalmente na mobilidade urbana, as idéias de planejamento são aplicadas apenas a uma parcela da sociedade gerando desigualdades e privilégios.

A mobilidade e a acessibilidade urbana são condições básicas para a circulação, deslocamento e acesso das pessoas no âmbito do espaço urbano por meio dos diferentes meios de transportes e da infra-estrutura viária, que devem possibilitar o ir e vir de todos. (RIBEIRO FILHO, 2011, p.165).

Segundo Resende:

A grande luta desse segmento social é que as pessoas precisam ser consideradas na cidade, como parte da diversidade humana. Porém, o que se pode notar, na prática, é que esse grupo social, muitas vezes, é excluído tacitamente pela forma ambiental dos edifícios, equipamentos, bens e serviços, que ignoram as diferenças entre os seres, além do estigma e do preconceito que ainda gravitam sobre tais pessoas. (RESENDE, 2004, p. 41)

As pessoas precisam ter acesso aos equipamentos públicos e serviços que a cidade oferece como: hospitais, escolas, bancos, lazer, entre outros. O uso de meios de locomoção ajuda, mas para pessoas com deficiência as quais estão limitadas para desenvolver suas capacidades e exercer seus direitos para ter acesso esses serviços, encontram dificuldades diante da falta de meios mais acessíveis na cidade de Marabá.

Por ser a cidade o local de convivência de todas as pessoas, ela é ambígua, ou seja, ao mesmo tempo, um local que agrega os seus habitantes por diversas formas, tendo em vista que seu espaço é único no entanto, é dividido entre todos. Essa divisão não ocorre de forma harmônica e nem de modo a que todos tenham o direito de desfrutá-lo. (RESENDE, 2004, p.24).

A Lei Brasileira de inclusão, garante o direito importantes como ao transporte público e à mobilidade, em seu art. 46 é colocado da seguinte forma “Art. 46. O direito ao

transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.(BRASIL, 2015).

Dessa forma, segundo Maricato (2000), o urbanismo brasileiro (entendido aqui como planejamento e regulação urbanística) não tem comprometimento com a realidade concreta, mas com uma ordem que diz respeito a uma parte da cidade, apenas.

### **1.1 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE**

O planejamento urbano atende apenas uma parcela da sociedade, e as pessoas com algum tipo de deficiência física tem que adequar-se a essas mudanças. A acessibilidade deve ser produzida considerando toda a diversidade de locomoção populacional existente e não apenas como um modelo padrão.

O direito de “ir e vir” e o acesso pleno ao espaço urbano são condições fundamentais para toda pessoa, sem distinção alguma. Contudo, na realidade, o que se observa é que há várias barreiras arquitetônicas, ambientais, sociais e culturais que acabam tornando as pessoas com deficiência ou com algum tipo de redução de movimento “invisíveis” perante a sociedade. Isso faz com que estas pessoas deixem de realizar atividades cotidianas, de sair de casa, se comunicar e ter acesso à vida em comunidade, sendo cada vez mais um cidadão segregado (WERNECK, 2004).

Considera-se então para essa análise a situação espacial, ou seja, o local de moradia, em relação ao centro; os meios de deslocamento utilizados, avaliando-se o tempo e a frequência dos mesmos; e as formas de utilização e consumo de diferentes áreas da cidade, verificando assim a mobilidade dos entrevistados, procurando saber se são segregados, os graus de acessibilidade, e se conseguem se apropriar do conjunto da cidade.

Nesse sentido, nem sempre a mobilidade possibilita a acessibilidade. Para que a equiparação entre mobilidade e acessibilidade ocorra, é necessária uma adequada política de transportes atrelada ao planejamento e às políticas urbanas, de modo a favorecer a melhoria e a eficácia dos deslocamentos por meio de transporte público coletivo, contribuindo para que o acesso aos equipamentos de uso coletivo e aos espaços para as realizações das diferentes funções e atividades seja adequado, garantindo essa condição principalmente para os segmentos que se utilizam desse meio e que se encontram cada vez mais afastados da área central. (PEREIRA, 2007, p. 61).

Assim, todos têm o direito igualitário de acesso a cidade, a Lei Brasileira de inclusão, garante em seu Art. 53 que, “A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.” (BRASIL, 2015). Ressaltando que em um bairro como o Residencial Tocantins, que teve como prioridade pessoas com deficiência,

deve haver adaptações seguindo os princípios da lei universal, para esse público, pois é garantido em lei, como afirma o art.55 da LBI, que destaca:

**Art. 55.** A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade.

§ 1o O desenho universal será sempre tomado como regra de caráter geral.

Partindo desse pressuposto, foi feita uma pesquisa com os moradores do Residencial Tocantins, a fim de entender como a mobilidade pode propiciar a acessibilidade a essa cidade diferenciada, questionando se a estruturação do espaço urbano e a mobilidade dos cidadãos podem contribuir ou dificultar a acessibilidade à cidade.

Foram feitos alguns questionamentos com os moradores que possuem algum tipo de deficiência física, sobre sua mobilidade ao sair de casa a o ponto de ônibus. Baseando-se nos seguintes tópicos:

**Quadro 1:** Características das questões.

<b>Motivo</b>	Razão pela qual a pessoa irá fazer aquele percurso.
<b>Modo</b>	Como essa pessoa se desloca.
<b>Momento</b>	Detalhe de cada etapa do percurso.
<b>Papel</b>	Identifica a pessoa, cadeirante ou não, ou com deficiência.
<b>Interesse</b>	Objetiva mostrar o interesse da pessoa quanto aquele percurso (calçada livre, conforto, pontualidade dos ônibus coletivos)

**Elaboração:** SILVA, C.S 2018

## ROTEIRO DE ANÁLISE DE CIRCULAÇÃO CASA – PONTO DE ÔNIBUS

**Quadro 2** – Análise de circulação: Casa – Ponto de ônibus. Entrevistado 1

MOTIVO:	MOMENTO	MODO	PAPEL	INTERESSE	PERIGOS
Ida para a apae, escola, casa de amigos e parentes.	Saindo de casa	A PÉ	Pedestre	Calçada livre	Buracos, postes, calçadas quebradas e irregulares
	Chegando ao ponto de ônibus	A pé	Pedestre	Ônibus chegar logo	Pouco ônibus, trânsito
	Dentro do ônibus	Sentada	Passageiro de ônibus	Conforto	Superlotação
	Descendo do ônibus	A pé	Pedestre	Calçada livre	Trânsito, calçadas
	Chegando à APAE	A pé	Pedestre	Calçada livre	Trânsito distancia ponto de ônibus-local

Fonte: ENTREVISTAS (2018)

Adaptado: VASCONCELLOS (2012)

Elaboração: SILVA, C.S 2018

**Quadro 3** – Análise de circulação: Casa – Ponto de ônibus. Entrevistado 2

MOTIVO:	MOMENTO	MODO	PAPEL	INTERESSE	PERIGOS
Ida a igreja, supermercado, casa de amigos e parentes.	Saindo de casa	Carro	Cadeirante	Calçada livre, acompanhante	Buracos, postes
	Chegando ao local desejado	Carro	Cadeirante	Calçada livre e rampas	Trânsito, obstáculos, ausência de rampas, calçadas irregulares

Fonte: ENTREVISTAS (2018)

Adaptado: VASCONCELLOS (2012)

Elaboração: SILVA, C.S 2018

Analisando os entrevistados 1 e 2, já nota-se a necessidade dessas pessoas de um espaço livre, sem obstáculos que podem acarretar perigos como buracos, calçadas quebradas, visto que, encontrando essas barreiras, são obrigados a trafegar pela rua, em meios aos carros, expondo-se a situações de risco como acidentes e quedas.

**Quadro 4** – Análise de circulação: Casa – Ponto de ônibus. Entrevistado 3

MOTIVO:	MOMENTO	MODO	PAPEL	INTERESSE	PERIGOS
Trabalho, igreja, casa da família.	Saindo de casa	A pé	Pedestre	Calçada livre	Buracos, postes, lamas, esgoto a céu aberto
	Chegando ao ponto de ônibus	A pé	Passageiro de ônibus	Ônibus chegar logo	Pouco ônibus, trânsito
	Dentro do ônibus	SENTADO	Passageiro de ônibus	Conforto	Superlotação
	Descendo do ônibus	A PÉ	Pedestre	Calçada livre	Trânsito
	Indo para o trabalho	A PÉ	Pedestre	Calçada livre	Calçadas irregulares, obstáculos, trânsito

Fonte: ENTREVISTAS (2018)

Adaptado: VASCONCELLOS (2012)

Elaboração: SILVA, C.S 2018

**Quadro 5** – Análise de circulação: Casa – Ponto de ônibus. Entrevistado 4

MOTIVO:	MOMENTO	MODO	PAPEL	INTERESSE	PERIGOS
Trabalho, igreja, passeio.	Saindo de casa	A pé	Pedestre	Calçada livre	Buracos, postes
	Chegando ao ponto de ônibus	A pé	Passageiro de ônibus	Ônibus chegar logo	Pouco ônibus, trânsito
	Dentro do ônibus	A pé	Passageiro de ônibus	Conforto	Superlotação
	Descendo do ônibus	A pé	Pedestre	Calçada livre	Trânsito, buracos, lixo
	Indo para o trabalho	A pé	Pedestre	Calçada livre	Barreiras, lixo, trânsito

Fonte: ENTREVISTAS (2018)

Adaptado: VASCONCELLOS (2012)

Elaboração: SILVA, C.S 2018

Os entrevistados 3 e 4, não mostrou muita diferença dos outros entrevistados, em que os dois também necessitam de calçadas livre, sem lixo além do conforto e segurança dentro transporte coletivo. O art. 48 da LBI, ratifica o que vem sendo apresentado, para que os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas. (BRASIL, 2015).

## IMAGEM 1. CALÇADAS E RUAS DO RESIDENCIAL

**Figura 2:** Calçadas e ruas do Residencial Tocantins



Fonte: SILVA, C.S (2018)

**Figura 3:** Acesso a Praça



Fonte: SILVA,C.S (2018)

Como pode ser observado nas imagens, não existe a possibilidade de uma pessoa com deficiência física, cadeirante e/ou com mobilidade reduzida, trafegar por essas ruas e calçadas, onde se notam as péssimas condições de acesso e estrutura, a presença de obstáculos no caminho, como entulhos, postes, buracos e calçadas irregulares, quebradas.

## 1.2 TRANSPORTE PÚBLICO

O uso do transporte público é outro desafio para a pessoa com deficiência, desde a sua saída de casa ao seu destino final. Muitas barreiras arquitetônicas e atitudinais são encontradas no percurso.

**Figura 4:** Ponto de ônibus Avenida Floriano Peixoto



**Fonte:** SILVA,C.S (2018).

Quando se fala de transporte público, destacando para os ponto de embarde a Lei Brasileira de Inclusão, ressalta que: São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.(BRASIL, 2015).

**Figura 5:** Ponto de ônibus na Avenida 4



**Fonte:** SILVA, C.S (2018)

**Figura 6:** Ponto de ônibus na Avenida Vale



**Fonte:** SILVA, C.S (2018)

As imagens acima mostram os pontos de ônibus que não existe infraestrutura tais como: abrigos rampas e calçadas adequadas para que ocorra a acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência ao transporte público, as quais estão em péssimas condições e até mesmo ausentes de adaptações corretas.

Segundo o Plano diretor atualmente revisado, dispõe de um novo artigo o qual não existia no anterior que aborda a questão de adaptações em vias públicas, onde se destaca:

#### DA POLÍTICA PARA ACESSIBILIDADE

Art. 111. São diretrizes da política de acessibilidade no Município de Marabá:

- a) garantir a execução de calçadas com largura mínima de 1,5 m (um metro e meio) de faixa livre;
- b) as faixas de serviços das calçadas terão largura mínima de 0,50 m (cinquenta centímetros), não podendo receber arbustos com espinhos ou que prejudiquem a visão e o caminho do pedestre, bem como interferir na faixa livre.
- c) o rebaixamento de guias destinadas a acesso de veículos não poderá exceder a 30% (trinta por cento) da extensão da testada do imóvel, até o limite máximo de 7 (sete) metros, excetuando-se os conjuntos habitacionais agrupados horizontalmente, com dimensão mínima de 2,50 (dois metros e meio), exceção feita aos lotes com testada menor ou igual a 12 (doze) metros, que poderá ser admitido rebaixamento de no máximo 3,5 (três metros e meio) e edificações comerciais, que possuam área reservada pra estacionamento junto ao recuo frontal.



d) assegurar que edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos atendam ao que preconiza a Norma Brasileira de Regulamentação nº 9050:2004 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR), no que diz respeito a acessibilidade.

Nesse sentido, nota-se a contradição entre as leis aplicadas e a realidade presente no dia a dia dessas pessoas. Além disso, no Residencial Tocantins, evidencia-se um processo de segregação espacial, pois, nem todos que a produzem têm o direito de desfrutá-la da maneira plena. E essa segregação não se refere apenas às áreas de moradia, mas também, aos meios de transportes os quais não são ofertados de maneira adequada para atender as os seus usuários, principalmente quando estes, são pessoas com deficiência, os quais encontram grandes obstáculos para locomoção no espaço.

Segundo Vasconcelos (2001) os fatores principais que interferem na mobilidade das pessoas parecem ser a renda, o gênero, a idade, a ocupação e o nível educacional. Porém, as pessoas com deficiência física, segundo ele é menos móvel por motivos óbvios, além das barreiras físicas e da inadequação da infraestrutura, eles enfrentam barreiras culturais relacionadas às famílias que não querem expor seus membros deficientes em público.

A questão dos portadores de deficiência refere-se às dificuldades para desempenhar todos os papéis no trânsito. Estas pessoas vivem a soma dos problemas e dificuldades das demais pessoas, mais os seus próprios problemas. A raiz do problema está tanto nos limites físicos e mentais destas pessoas, quanto nos limites políticos, referentes a não ter suas necessidades reconhecidas pela sociedade. Dentre as questões de mobilidade, a dos portadores de deficiência é a mais contundente do ponto de vista social, uma vez que revela quanto a sociedade pretende investir na discussão dos seus direitos. (VASCONCELLOS, 2001, p.131).

O transporte coletivo é vital para a manutenção da mobilidade da cidade, fazendo um diferencial principalmente na vida das pessoas principalmente daquelas que possuem alguma restrição de mobilidade como os deficientes, que enfrentam muitas dificuldades e desafios em seu deslocamento.

Assim, a acessibilidade faz referência à existência de condições que facilite às pessoas, deslocar-se de um lugar para outro as permitindo, usar equipamentos de maneira autônoma e segura, sem que seja necessário o auxílio de terceiros na realização de atividades simples, como o ato de caminhar pela calçada

Portanto ao passo que se promove a acessibilidade no sistema de transporte coletivo possibilita-se também o desenvolvimento e/ou ampliação da mobilidade, visto

que, com o meio de transporte acessível os deslocamentos são favorecidos, porém, nos espaços urbanos as formas de acessibilidades existentes ainda são poucas e isso requer uma ação mais firme por parte do poder público e jurídico que garanta a acessibilidade de pessoas com deficiência aos diversos espaços que a cidade possui, através do cumprimento da lei.

Nas sociedades com grandes diferenças sociais e econômicas entre as classes, a apropriação integral das vias é possível apenas para as pessoas com recursos variados, financeiros e de transportes. Portanto, do ponto de vista sociológico, as vias, em si mesmas, não são meios coletivos de consumo, a menos que sejam garantidas condições adequadas de mobilidade e acessibilidade àqueles sem acesso ao transporte individual, às crianças, aos pobres, aos idosos, aos portadores de deficiência física e à maioria da população rural. Para estes grupos sociais, a provisão de vias isoladamente é inútil se não são garantidas condições adequadas de transporte. (VASCONCELLOS, 2012, p. 42).

A Lei nº 10.098, de Dezembro de 2000, estabelece normas e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência física ou com mobilidade reduzida, apresentando algumas definições importantes, como:

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

- A acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;
- Barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:
  - Barreiras arquitetônicas urbanísticas na edificação: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;
  - Barreiras arquitetônicas nas edificações: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;
  - Barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transporte;
  - Pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;
- Elemento de urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação. Saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico; (BRASIL, 2000, p 1).

Segundo Pereira (2014), a mobilidade como um fim a ser obtido por um meio de transporte, varia de acordo com o meio em que ela é realizada. Assim, devem-se a importância para o funcionamento desse sistema, ligada as políticas públicas, sociais e econômicas.

**As imagens mostram alguns obstáculos encontrados nas vias públicas.**

**Figura 7:** Calçadas obstruídas



**Fonte:** SILVA, C.S (2018)

**Figura 8:** Ruas intrafegáveis



**Fonte:** SILVA, C.S (2018)

**Figura 9:** Vias públicas intrafegáveis



**Fonte:** SILVA, C.S (2018)

Percebe-se assim, que a dificuldade se inicia no próprio bairro, onde a mobilidade se distâcia dos padrões exigidos, no contexto geral, como ruas e calçadas, onde se observa barreiras arquitetônicas e estruturais para o trânsito dessas pessoas.

O Decreto N° 5.296 regulamenta a lei de n° 10.098, onde;

Art. 2° Ficam sujeitos aos cumprimentos das disposições deste Decreto, sempre que houver interação com a matéria nele regulamentada:

I – aprovação de projeto de natureza arquitetônica e urbanística de comunicação e informação, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva;

II – a outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza;

III - a aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, dentre eles os projetos de natureza arquitetônica e urbanística, os tocantes à comunicação e informação e os referentes ao transporte coletivo, por meio de qualquer instrumento, tais como convênio, acordo, ajuste ou similar; e

IV – a concessão de aval da União na obtenção de empréstimos e financiamentos internacionais por entes públicos ou privados. (BRASÍL 2004. p 1).

Assim,

Não sendo a cidade, na sua totalidade, apreendida por todos, o bairro e a rua são lugares que podem ser vivenciados pelos cidadãos, não só apropriando-se do espaço, mas também se identificando com esses lugares, convivendo com o outro, fortalecendo a convivência e fazendo possível a sociabilidade, que é mais evidente nos bairros populares, em detrimento dos espaços murados, fechados, onde se tem a falsa idéia que os que ali se encontram convivem entre si, por possuírem as mesmas condições socioeconômicas, fato este que não ocorre. (PEREIRA, 2014, p. 312).

Nesse contexto, ao falar de acessibilidade imediatamente fala-se do espaço geográfico onde são desenvolvidas todas as atividades humanas, e nele, encontram-se as reais condições que este oferece aos diversos grupos sociais que nele vivem e convivem de forma contraditória estabelecendo entre si relações de uso e apropriação do solo bastante diferenciado, de acordo com seus interesses. Dessa forma, faz-se necessário, promover a acessibilidade aos mais variados grupos sociais aos espaços de uso coletivo, tornando esses ambientes verdadeiramente coletivos e sociais, tal medida deve ser realizado através de políticas de planejamento.

## CAPITULO 3

### ENTREVISTAS E RESULTADOS

Diante do que foi apresentado durante o trabalho, segue abaixo os entrevistados do bairro Residencial Tocantins que possuem algum tipo de deficiência.

Formam escolhidos quatros, os quais possuem rotinas, que precisam se locomover com freqüência, apesar de suas dificuldades, enfrentando diariamente obstáculos e limitações em seu trajeto.

Após a análise da infraestrutura da cidade e suas políticas de acessibilidade e mobilidade nos capítulos anteriores. Neste capítulo, será apresentada a análise do contexto sócio espacial dos entrevistados, buscando relatar como se dá a acessibilidade, mostrando seus destinos diários e constantes, a fim de apropria-se da cidade.

Dessa forma, foram feitas entrevistas com pessoas que possuem algum tipo de deficiência com o objetivo de analisar de forma qualitativa o cotidiano dessas pessoas, destacando o modo de deslocamentos, meios, finalidades e suas dificuldades.

#### ENTREVISTADO 1 - DEFICIÊNCIA INTELECTUAL E FÍSICA

Com 33 anos, é deficiente física e paralisia cerebral, e antes de morar no residencial, morava na Folha 10, no núcleo Nova Marabá. Atualmente ela faz um cursinho pré-Enem na Unifesspa aos sábados e domingos.

Segundo relatos da entrevistada, ela sofre barreiras sociais dentro do ônibus, onde muitas vezes pessoas não percebem a sua deficiência ou a simplesmente a ignora. Outro desafio que ela encontra são as barreiras arquitetônicas tais como: calçadas irregulares, com buracos e obstáculos, além da travessia na Folha 28, do ponto de ônibus para a faculdade, pois devido suas limitações é um risco devido ao transito frequente no local.

A mãe da entrevistada relata que enfrentou uma barreira social “preconceito” em um momento na Rodoviária do km 6 em Marabá, onde o motorista da Van falou para ela “*não sei o que aleijado quer andando*”.

Durante a entrevista foi questionado como ela identificava a cidade? Para tal, a entrevistada respondeu:

*“A cidade é o meio em que vivo, eu consigo usar, mas tenho medo do sinal da Folha 33, quando tenho que ir lá, vou de ônibus até na Marabá Pioneira, depois pego outro para voltar e descer no postinho”*

Quando questionada se sente afastada, ou prejudicada diante da localização de sua residência aos outros lugares da cidade, a mesma respondeu:

*“Não. Eu gosto do meu bairro, mas a falta de transporte prejudica eu resolver algumas coisas”*

## **ENTREVISTADO 2 – CADEIRANTE**

A entrevistada tornou-se usuária de cadeiras de roda depois que sofreu um acidente de carro quando tinha 30 anos, ela morava na Folha 21 antes de se mudar para o Residencial Tocantins.

Ela possui carro próprio, assim não necessita muito do transporte público, mas afirma que não anda muito pelo bairro, devido às péssimas condições das ruas que tem muitas pedras e buracos e as calçadas estão quebradas e irregulares.

Segundo a entrevistada, antes do acidente, ela observava muito as pessoas com deficiência em especial os cadeirantes e afirma que percebia os olhares diferentes de outras pessoas em relação ao deficiente, e hoje ela vive essa situação, diz que já está aceitando e que era a vontade de Deus.

Gosta muito de cozinhar e está sempre à frente das organizações da igreja a qual congrega. Diz que ainda não passou por uma barreira social e nem cultural, apenas arquitetônica em alguns lugares da cidade aonde vai com a família.

Em um momento da entrevista ela afirma que:

*“Eu não consigo ver a cidade, vejo que os deficientes têm que se adaptar aos lugares, onde na verdade deveria estar adaptado a nós. A cidade em si, não consegue ser observada, não uso a cidade. Sinto-me afastada, e quero ir embora daqui”*

Segundo a entrevistada ela não conhece a cidade toda, apenas os principais lugares que vai com frequência, em destaque os bairros Morada Nova e Nova Marabá, e quando precisa ir ao médico, ela desloca-se para o estado do Tocantins, diz que não confia na medicina da Marabá.

## **ENTREVISTADO - DEFICIÊNCIA FÍSICA ADQUIRIDA**

A entrevistada de 37 anos morava no Jardim União, hoje reside no Residencial Tocantins. Possui uma deficiência a qual foi adquirida quando tinha 13 anos de idade, após uma picada de cobra perdeu a perna direita, e ainda passou um ano sem usar prótese. Atualmente trabalha na Empresa JBS, localizada na BR-155, e sai de casa às 05h45min de segunda a sábado para trabalhar, o ônibus da empresa vem buscar próximo de sua casa.

A entrevistada afirma que sempre encontra algumas barreiras sociais, como o preconceito, olhares diferentes em relação à prótese que usa. Afirma também existem muitos lugares com barreiras arquitetônicas principalmente em locais públicos, onde ela sente dificuldades de ter acesso.

Mesmo com todas as dificuldades, a entrevistada afirma que:

*“Antigamente eu encontrava barreiras para conseguir emprego, devido minha deficiência, mas nunca desisti, e hoje tenho meu trabalho e sou muito bem tratada lá. Para mim, o céu é o limite”*

## **ENTREVISTADO 4 - DEFICIENTE FÍSICO**

O entrevistado tem 38 anos de idade, antes de morar no Residencial, morava no bairro Laranjeiras. Sua deficiência é nos membros inferiores, onde para locomover-se ele utiliza as mãos, não usando nenhum tipo de proteção nas mesmas.

Ele trabalha com vendas de títulos de capitalização, em pontos estratégicos, como na Cidade Nova na Avenida Nagib Mutran e no bairro Jardim União, na Avenida Sororó.

Em seus relatos afirma que encontra diversas dificuldades para se locomover no bairro em si, e pela cidade, visto que, ele apoia as mãos no chão, expondo assim a sujeiras, pedras e esgotos a céu aberto onde ele tem que desviar, às vezes passando pelo meio da rua.

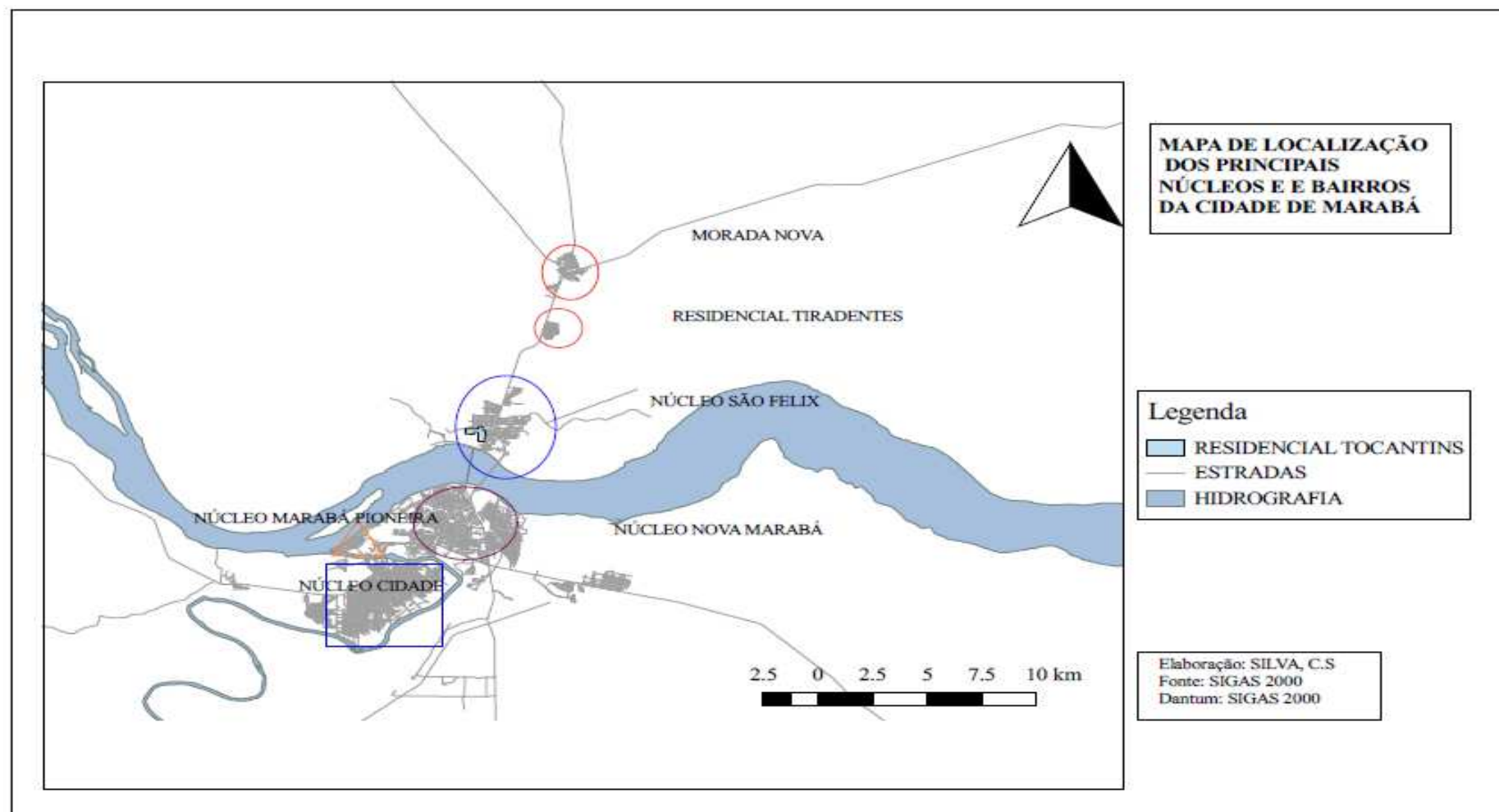
*“No inverno enfrento a lama, e no verão a poeira. Às vezes o ônibus demora, e tenho que ir trabalhar, vou até lá na pista para pegar ônibus, tem vez que dou sorte de alguém me oferecer uma carona, mas é difícil.”*

Para ele a cidade, é o lugar que ele convive, onde trabalha e resolve suas coisas. As barreiras são diversas como sociais e arquitetônicas, onde muitos lugares ainda não estão

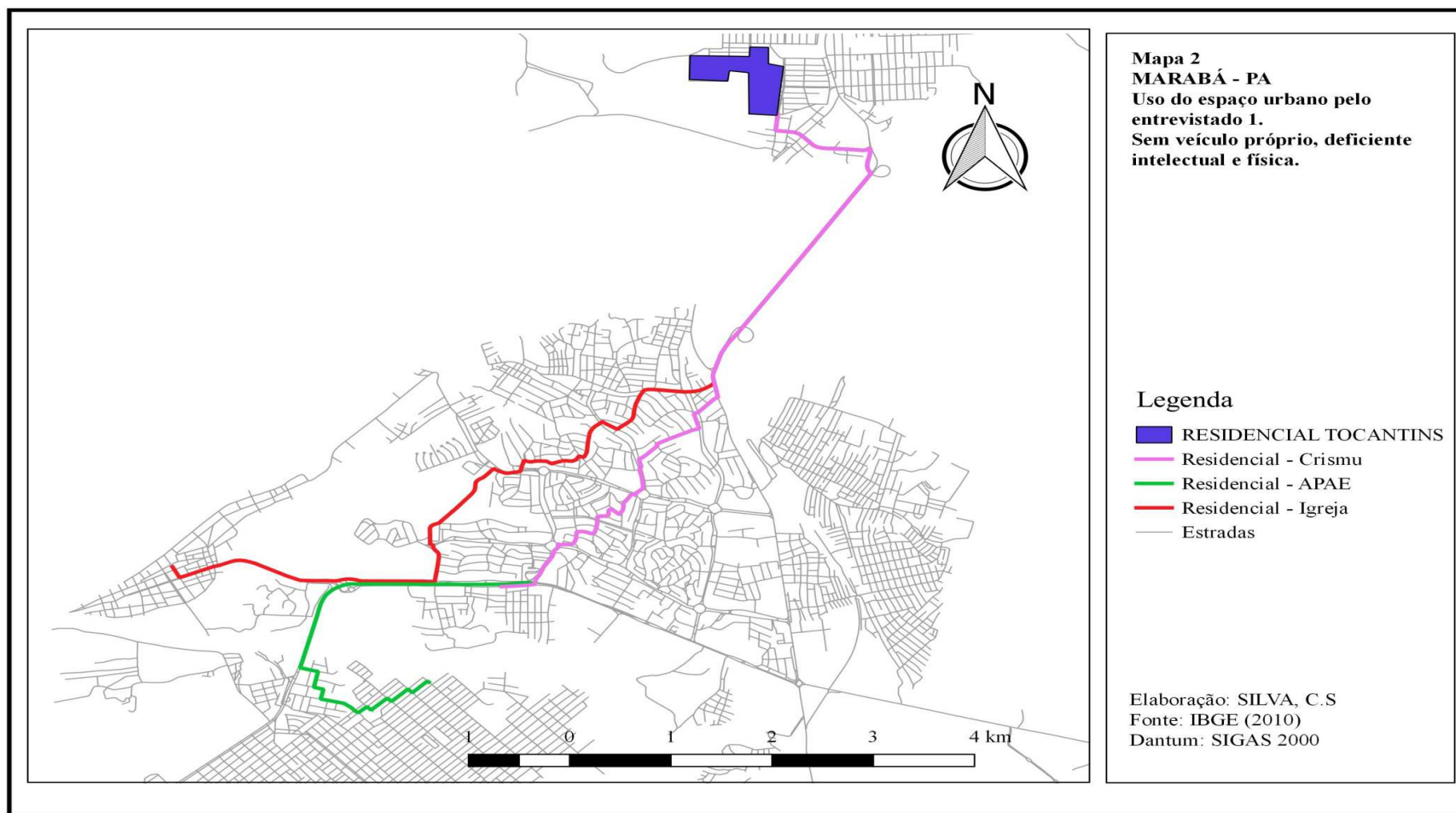


adaptados o que dificulta o ir e vir. Calçadas irregulares e lixo pelas calçadas atrapalham muito.

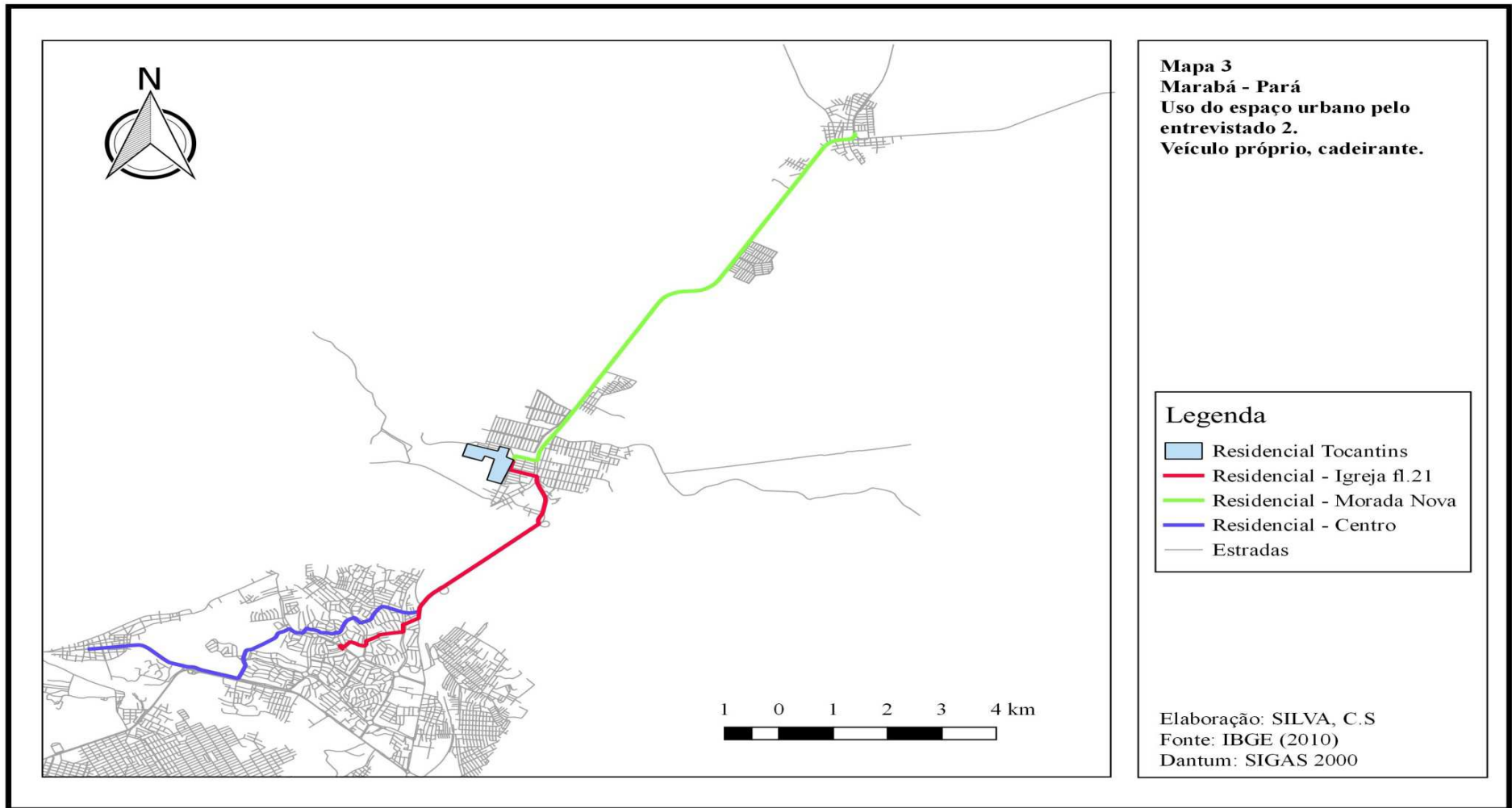
Abaixo, serão apresentados os mapas que mostrarão os principais núcleos urbanos e bairros e Marabá, e em seguida as rotas dos entrevistados pela cidade, mostrando seus percursos e principais locais que frequentam.



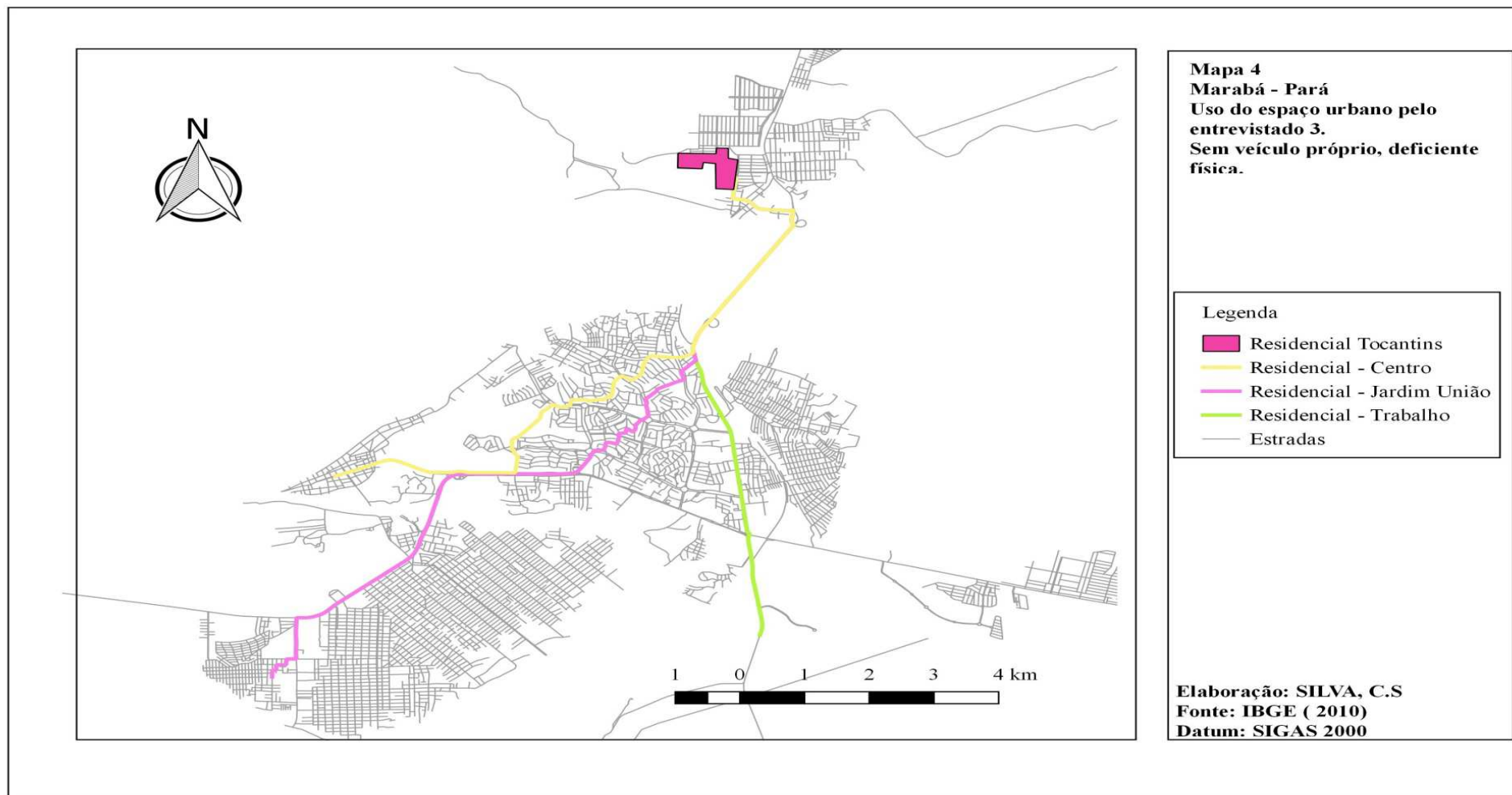
**Mapa 2: Mapa de Localização dos principais Núcleos e bairros da cidade de Marabá - PA**



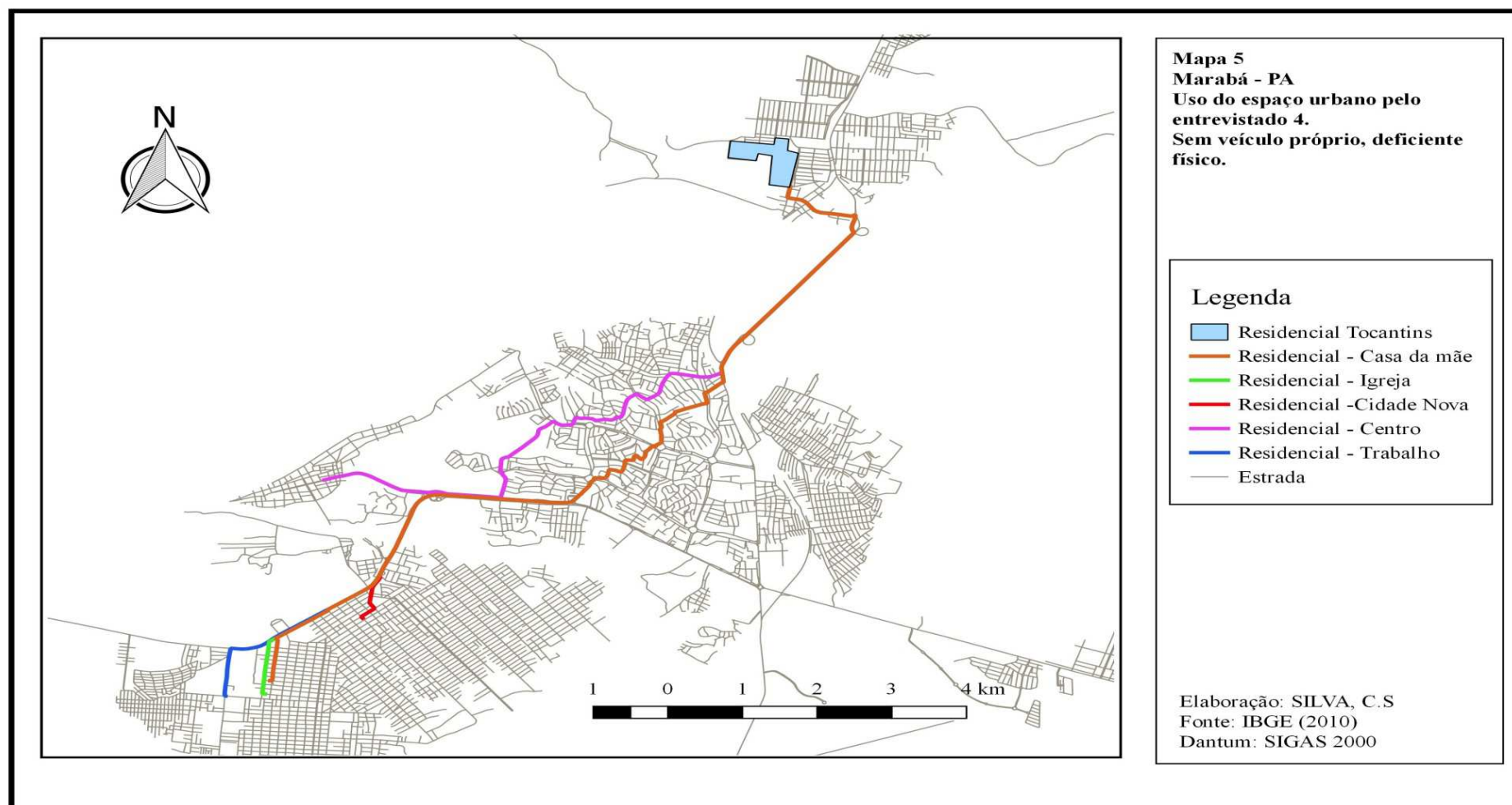
**Mapa 3: Uso do espaço urbano pelo entrevistado 1**



**Mapa 4: Uso do espaço urbano pelo entrevistado 2.**



**Mapa 5: Uso do espaço urbano pelo entrevistado 3.**



**Mapa 6: Uso do espaço urbano pelo entrevistado 4**

O conjunto de mapas referente ao uso do espaço urbano, possibilita-nos verificar que todos eles são segregados socioespacialmente, tendo em vista suas condições de localização de suas moradias no espaço urbano. Ao analisar os mapas dos entrevistados das áreas do Residencial Tocantins em relação ao restante da cidade, os quais possuem deficiência, vemos que, poucos usam a cidade, seus percursos são limitados, ao trabalho igreja e/ou médico.

Os Mapas representam seus trajetos, onde nele, observamos alguns percursos, principalmente o que representa o trabalho, estudo, igreja, onde o seu único meio de deslocamento, de três deles é o transporte público. A área central é utilizada para o consumo, e o lazer refere-se à frequência em igrejas.

No conjunto de mapas, é notável a segregação dessas pessoas, e a distância que elas percorrem para resolver suas coisas, ir trabalhar. A maioria dos trajetos é feita por meio de transporte público, o qual é precário, onde segundo os entrevistados existem 3 ônibus que fazem itinerário para o Residencial, passando de hora em hora, as vezes atrasando, e aos fins de semana, reduz a frota.

Nos quadros abaixo, seguem algumas características do bairro

**Quadro 6:** Características do bairro

<b>Escola</b>	<b>Não</b>
<b>Creche</b>	Sim
<b>Área de lazer</b>	Sim (obs:praças sucateadas)
<b>Posto de saúde</b>	Não
<b>Coleta de lixo</b>	Sim
<b>Infraestrutura</b>	Sim (péssima qualidade)

**Fonte:** Entrevistas, 2018.

**Elaboração:** SILVA, C.S (2018)

De acordo com o quadro nota-se a ausência de estruturas e equipamentos públicos, para dar suporte aos moradores do Residencial. Sabe-se que somente em seu entorno, possui poucos serviços e precários que não suporta a grande demanda.

**Quadro 7:** Uso da cidade pelos entrevistados.

<b>Entrevistado</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>ONDE COMPRA ALIMENTOS</b>	NO BAIRRO E NA NOVA MARABÁ	NO BAIRRO E NA NOVA MARABÁ	NOVA MARABÁ	NOVA MARABÁ/ NO BAIRRO
<b>ARTIGOS PESSOAIS</b>	MARABÁ PIONEIRA	SHOPPING, MARABÁ PIONEIRA	MARABÁ PIONEIRA	MARABÁ PIONEIRA
<b>PAGAMENTOS DE CONTAS</b>	MARABÁ PIONEIRA	CENTRO (NOVA MARABÁ E MARABÁ PIONEIRA)	NO BAIRRO E NA MARABÁ PIONEIRA	CIDADE NOVA
<b>FREQÜENTA ÁREA DE LAZER</b>	SIM (OUTROS BAIRROS)	SIM (OUTROS BAIRROS)	NÃO	NÃO
<b>FREQÜENTA IGREJA</b>	SIM (MARABÁ PIONEIRA)	SIM (LOTEAMENTO VALE DO TOCANTINS)	NÃO	SIM(LARANJEIRAS)
<b>FREQÜENTA CINEMA</b>	SIM	NÃO FREQÜENTA	NÃO	NÃO

**Fonte: Entrevistas, 2018.**

**Elaboração: SILVA, C.S (2018)**

A partir dos resultados das entrevistas nota-se que para viver e se reproduzir, o ser humano precisa ocupar um lugar no espaço, mas percebe-se que a pessoa com deficiência está sempre sujeita a diferentes graus de desvantagens.

A apropriação e o uso do espaço urbano ocorrem de maneiras diferenciadas, mas a compreensão geral é de que todos são cidadãos, que todos o usufruem, não expressando de fato, a lógica da reprodução do sistema capitalista, que visa a manter e reproduzir essas diferenças. (PEREIRA, 2006, p. 130).

Segundo a ABNT 9050/1994, promover a acessibilidade no ambiente construído é proporcionar condições de mobilidade, com autonomia e segurança, eliminando as barreiras arquitetônicas e urbanísticas. Assim a acessibilidade diz respeito à igualdade de oportunidade, que segundo a Constituição Federal (1988), todas as pessoas têm o direito de ir e vir sem qualquer restrição, assim, com o transporte coletivo acessível, para que os cadeirantes possam garantir esse direito essencial, passando a participar ativamente da construção da sociedade, diminuindo assim, as desigualdades encontradas nas cidades, visto que, são nestas as maiores modificações ocorridas no espaço, devido a grande dinamicidade pelas quais são submetidas cotidianamente.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Construir uma cidade mais acessível está cada vez mais difícil, seja em relação aos edifícios principalmente os públicos que infelizmente até hoje nem todos são acessíveis, devido serem antigos ou até mesmo construídos fora dos padrões, ou em relação às calçadas que é um dos principais elementos que ratifica o direito das pessoas à cidade. Se a pessoa não consegue se deslocar, caminhar na calçada ela está sendo privada de um dos principais direitos que ela tem.

O espaço deve ser pensado e concebido de uma forma que facilite o acesso de qualquer pessoa, seja portadora ou não de deficiência. A inserção social é indispensável, para que seja livre o acesso ao espaço urbano, onde é de fundamental importância em toda e qualquer circunstância, o respeitando as condições e direitos de todos, pois a partir daí essas pessoas tem o melhor desenvolvimento profissional, social e cultural.

Uma simples barreira seja ela, arquitetônica, social ou ambiental, limita por si só esse indivíduo que fica sem motivação para sair e integra-se a sociedade. Além disso, existem as frustrações que vão surgindo, fazendo com que essa pessoa se sinta incapaz e impotente, diante do olhar de discriminação do público.

A mobilidade e acessibilidade espacial só existem quando a pessoa pode trafegar livremente, sem a necessidade da ajuda de alguém. O ambiente deficiente também afeta o cotidiano de qualquer pessoa, principalmente do deficiente que, com uma simples barreira arquitetônica limita o seu ir e vir.

O complexo São Felix vem crescendo e se reproduzindo rapidamente, com isso a ausência de estruturas e equipamentos públicos dificulta as condições de acesso das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

A cidade de Marabá pouco contribui para um melhor acesso e mobilidade para pessoas com limitações para locomoção, visto que, é visível a falha na aplicabilidade das políticas públicas, que dificulta um melhor acesso a cidade. Ainda há muito que ser feito, uma mudança estrutural, e mental das pessoas que nela vivem.

Para a construção de uma cidade acessível, é necessário que as pessoas entendam que elas fazem parte desse processo, que criam e dão movimento, articulam como sujeitos ativos, o agente social dessa articulação. O poder político, tem papel importante nesse

momento, visto que, é a partir dele que se faz valer as leis, colocá-las em prática, não adianta só criar, tem que executar, fazer garantir os direitos, promover a mudança real.

As pessoas com ou sem deficiência continuaram a habitar a cidade, e podem escolher em fazer parte ou não de uma cidade acessível, como foi visto durante o trabalho que, a limitação existe, as barreiras está ai cotidianamente, mas que tem de ser enfrentadas e quebradas para que se possa construir uma cidade de todos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, L.A.; RIBEIRO FILHO, V. (orgs.). **O espaço intraurbano de Uberlândia (MG):** perspectivas geográficas. Uberlândia: Edibrás, 2011.

AMORE, C.S.; SCHIMBO, L.Z.; RUFINO, M.B.C. **Minha casa... e a cidade?** Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. 428 p.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil:** Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988. Brasília: Câmara dos deputados. 2012.

BRASIL. **Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm). Acesso em 22 nov. 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: <http://maragabrilli.com.br/wp-content/uploads/2016/03/Guia-sobre-a-LBI-digital.pdf>. Acesso: 19. Dez. 2018.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm). Acesso em 22 nov. 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.

CARVALHO, C.S.; ROSSBACH., A.C. O Estatuto da Cidade: comentado. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010. 120 p.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). **Organização do território.** Disponível em: <[https://downloads.ibge.gov.br/downloads\\_geociencias.htm](https://downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm)>. Acesso em 15. Nov. 2018.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). Características gerais da população, religião e pessoas com deficiência. Disponível em: [WWW.censo2010.ibge.gov.br](http://WWW.censo2010.ibge.gov.br). Acesso em: 17. Dez. 2018.

MARABÁ. **Lei nº 17.846, de 29 de março de 2018.** Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor Participativo do Município de Marabá, instituído pela lei municipal nº 17.213 de 09 de outubro de 2006, e dá outras providências.

MARICATO, Ermínia. O estatuto da cidade periférica. In: CARVALHO, C.S.; ROSSBACH., A.C. O Estatuto da Cidade: comentado. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010. p.5-22.

PEREIRA, Sílvia Regina. Mobilidade espacial e acessibilidade à cidade: **Revista OKARA**/Programa de Pós-Graduação em Geografia. João Pessoa. v. 1, n. 1. p.43-76. 2007.

RESENDE, Ana Paula Crossara de, 1973 – **Todos na cidade: o direito a acessibilidade das pessoas com deficiência física em Uberlândia** / Ana Paula Crossara de Resende – Uberlândia: Edufu, 2004. 178p. : il.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. **O Projeto Alpa e a produção do espaço urbano em Marabá (PA): a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais**. 2015. 297f. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós- Graduação em Geografia.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VILA NOVA, Flávio. **Cartilha de acessibilidade urbana: um caminho para todos**. - 2. ed. - Recife: Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco, 2014. 53p.

## ANEXOS

### Entrevistado 1

Nome:

Idade:

Escolaridade:

Onde morava:

Transporte que utiliza: ( ) ônibus ( ) carro ( ) carona ( ) outros

Freqüências:

Local de trabalho:

### **CARACTERÍSTICAS DO BAIRRO**

Possui ?

Escola:

Creche:

Posto de saúde:

Coleta de lixo:

Área de lazer

Infraestrutura:

### **TRAJETÓRIAS**

#### **Uso do espaço urbano**

Onde compra alimentos:

Artigos pessoais:

Freqüenta área de lazer:

Freqüenta cinema:

Frequenta igreja:

**Barreiras encontradas:**

Sociais:

Econômicas:

Arquitetônicas:

Culturais:

Transporte:

**AVALIAÇÃO DA CIDADE**

Como identifica a cidade?

Se sente afastado... Prejudicado diante da localização de sua residência?