



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO – UFMA**  
**CÂMPUS UNIVERSITÁRIO DE GRAJAÚ**  
**CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS HUMANAS-GEOGRAFIA**

**TALYA DA SILVA PINHEIRO**

**ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE**  
**URBANA NO CENTRO DA CIDADE DO GRAJAÚ – MA**

**GRAJAÚ – MA**

**2019**

TALYA DA SILVA PINHEIRO

**ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA NO  
CENTRO DA CIDADE DO GRAJAÚ – MA**

Monografia apresentada ao Curso de Licenciatura Interdisciplinar em Ciências Humanas - Geografia da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Câmpus de Grajaú, como pré-requisito para a obtenção do título de Licenciada em Ciências Humanas - Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Nicolau Santos da Silva

Grajaú – MA  
2019

Pinheiro, Talya da Silva.

Análise das Condições de Mobilidade e Acessibilidade Urbana no Centro da Cidade do Grajaú / Talya da Silva Pinheiro. – 2019.

63 f.

Orientador: Marcos Nicolau Santos da Silva.

Monografia (Graduação) – Curso de Licenciatura Interdisciplinar em Ciências Humanas – Geografia, Universidade Federal do Maranhão, Grajaú, 2019.

1. Mobilidade. 2. Acessibilidade. 3. Direito à Cidade. 4. Grajaú/MA. 5. Bairro Centro. I. Título.

TALYA DA SILVA PINHEIRO

ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA NO  
CENTRO DA CIDADE DO GRAJAÚ – MA

Monografia apresentada ao Curso de Licenciatura Interdisciplinar em Ciências Humanas - Geografia da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Câmpus de Grajaú, como pré-requisito para a obtenção do título de Licenciada em Ciências Humanas - Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Nicolau Santos da Silva

Aprovada em:        /        /

BANCA EXAMINADORA

---

**Prof. Dr. Marcos Nicolau Santos da Silva (Orientador)**  
Universidade Federal do Maranhão

---

**Prof. Dra. Aichely Rodrigues da Silva**  
Universidade Federal do Maranhão

---

**Profa. Dra. Rosimary Gomes Rocha**  
Universidade Federal do Maranhão

Grajaú – MA  
2019

*Há quem já tenha dito que vida pode ser reinventada.  
Na verdade, o próprio dia a dia é reinventado, pois a cada  
amanhecer surge diante de nós a necessidade de criar ou  
recriar soluções para situações já experimentadas.*

*A vida está norteadada pelos parâmetros do conhecimento,  
da socialização e da educação. Fora deste contexto, o ser  
humano paralisa-se. Portanto, é necessário plantar a  
semente do desenvolvimento a fim de conseguir um povo  
alfabetizado em meio a um mundo que se diz globalizado,  
e, que este mesmo povo esteja apto a fazer sua leitura de  
mundo, cultivando o civismo, guardando o amor pela  
pátria e pelo próximo, sem distinção de sexo, raça e cor e  
sendo capaz de inovar e inventar.*

*Ana Meire Sá.*

Dedico esse trabalho a meu pai, que infelizmente não pôde me acompanhar nessa trajetória, mas que está presente em cada conquista minha.

Aos meus avós, que estiveram comigo sempre que precisei; à minha mãe e aos meus familiares por todo apoio.

A todos os professores que foram essenciais para minha formação. Aos meus amigos de vida, e aos que encontrei durante os 4 anos na universidade.

## AGRADECIMENTOS

Sem dúvidas meu maior agradecimento é a Deus. Sem Ele, nada disso seria possível. Agradeço por tantas vezes ter me dado forças enquanto eu pensava em desistir e quando eu acreditava não ser capaz.

Aos meus avós Maternos, em especial minha avó Maria Eunice, por ser a mulher que mais me inspirou em minha vida, por ter sido amiga, mãe, avó e o meu porto seguro. Em todas as vezes que pensava em desistir imaginava o quanto ficaria triste, desapontá-la era a maior das minhas angústias. Ao meu avô José Maria, por ser um pai sempre que precisei.

Agradeço ao meu pai Valdivan Pinheiro, que já não está mais entre nós, mas deixou em meu coração ensinamentos que me ajudaram e vão me ajudar por toda a vida, além de ser um exemplo de amor, bondade e garra. À minha mãe, que, apesar de não estar presente, sempre me deu forças para continuar nessa jornada. Às minhas Tias, Leila Pinheiro, Leide Pinheiro, Maria Aparecida, Lidiane e Keiliane Sousa, as quais sempre fizeram o possível e por sempre me apoiar.

Agradeço a meu namorado Daniel de Sá, que me ajudou durante a trajetória deste trabalho e o mais importante por estar presente em minha vida em todos os momentos. À minha amiga Ana Meire da Silva Sá por me acompanhar e me ajudar em todos os momentos que precisei.

Agradeço imensamente ao meu Professor e orientador Marcos Nicolau, por todo apoio e paciência durante a trajetória na Universidade e durante o percurso deste trabalho, pois sei bem que trabalhar comigo deve exigir muita paciência, mas, além de um professor, se tornará um amigo e uma pessoa que levarei sempre em meu coração.

Aos professores Edilma Fernandes, Ramon Alcântara, Rosimary Rocha, Aichely, Francisco Vale e o querido Samir Casseb, por sempre acreditarem em mim, pelas palavras de apoio, pela dedicação e principalmente por cada ensinamento que me deram em quatro anos de curso. Também agradeço a todos os demais professores que passaram pela minha vida, pois foram essencialmente importantes na minha formação.

Agradeço aos meus amigos Nayza Moura, Ester Jacos, Milenia Oliveira, Débora Santana, Francisca Sousa e Mônica Laís Pereira, pois foram pessoas que me acompanharam durante todo esse trajeto, foram compreensivas, companheiras e verdadeiras amigas. Agradeço principalmente pelos conselhos, pelos puxões de orelha e pela paciência, pois sei o quão difícil é lidar comigo.

Por fim, agradeço a UFMA - Universidade Federal do Maranhão, a todos os funcionários que mantêm a segurança, manutenção e ordem da universidade. Aos meus colegas de classe, à secretaria Municipal de Habitação, por fornecer documentos e informações para escrita deste trabalho, e a todos que colaboraram efetivamente com a minha formação.

## RESUMO

A cidade, considerada um ambiente organizado e construído para convivência em sociedade, sofre na atualidade diversos dilemas que resultam no questionamento se cumpre realmente ao seu propósito. O urbano como objeto de estudo da ciência geográfica deve contemplar a todos os ambientes, principalmente aos equipamentos de uso público. Tendo como base a construção de ambientes inclusos, saudáveis e possíveis de atender a todos sem qualquer exclusão social, o presente trabalho visa tratar da mobilidade e acessibilidade urbanas. A pesquisa discorreu sobre os referidos temas, associando aos ideais de Henri Lefebvre e o direito à cidade. O tema abordado na pesquisa está estritamente ligado ao Centro da cidade de Grajaú/MA, onde a pesquisa se relaciona a possíveis problemas à população que circula diariamente por esta localidade da cidade que, por sua vez, se converte em objeto de estudo privilegiado para a análise geográfica. A pesquisa além de abordar teóricos que já discorreram sobre a Mobilidade e Acessibilidade, também analisa as Leis Federais e Municipais, Normas Nacionais e as Políticas de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas. Na parte empírica a pesquisa analisou os equipamentos urbanos localizados no bairro Centro e os relacionou e comparou às Normas Técnicas a serem seguidas. Ao analisar os equipamentos urbanos do local e realizar medições de rampas e calçadas, utilizando também como técnica o uso de fotografias. Constatou-se que a localidade estudada possui sérias deficiências em questão de mobilidade e acessibilidade urbanas. Além disso, foi verificado que a maioria das Leis que regem o país e o próprio município não é de fato cumprida e tão pouco há fiscalização, portanto, a maior parte dos equipamentos urbanos verificados na pesquisa não se encontra em condições adequadas à acessibilidade. Observa-se um descaso por parte das autoridades competentes, nas diferentes esferas de poder, que, mesmo com documentos que prezam pelo bem-estar da população, isso não se aplica na prática.

**Palavras-chave:** Mobilidade; Acessibilidade; Direito à Cidade; Grajaú/MA.

## ABSTRACT

The city, considered an environment organized and built for coexistence in society, currently suffers several dilemmas that result in questioning whether it really fulfills its purpose. Urban as the object of study of geographical science should contemplate all environments, especially public use equipment. Based on the construction of environments included, healthy and possible to serve everyone without any social exclusion, this work aims to deal with urban mobility and accessibility. The research discussed these topics, associating the ideals of Henri Lefebvre and the right to the city. The theme addressed in the research is strictly linked to the city Center of Grajaú/MA, where the research relates to possible problems to the population that circulates daily through this locality of the city, which, in turn, becomes a privileged object of study for geographic analysis. The research in addition to addressing theorists who have already discussed Mobility and Accessibility, also analyzes federal and municipal laws, national standards and urban mobility and accessibility policies. In the empirical part the research analyzed the urban equipment located in the Centro neighborhood and related them and compared them to the Technical Standards to be followed. When analyzing the urban equipment of the place and performing measurements of ramps and sidewalks, also using photographs as a technique. It was found that the studied locality has serious deficiencies in urban mobility and accessibility. In addition, it was verified that most laws governing the country and the municipality itself are not in fact fulfilled and there is so little supervision, therefore, most of the urban equipment verified in the research was not found in conditions appropriate to accessibility. There is a disregard on the part of the competent authorities, in the different spheres of power, which, even with documents that value the well-being of the population, this does not apply in practice.

**Keywords:** Mobility; Accessibility; Right to the city; Grajaú/MA.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Planta da Vila da Chapada por volta de 1923 .....	31
Figura 2 – Rampa e entrada de acessos da Prefeitura Municipal de Grajaú. ....	35
Figura 3 – Representação do modelo adequado para deslocamento em linha reta .....	36
Figura 4 – Grota da Luz (Prédio onde 4 secretarias municipais estão inseridas) .....	38
Figura 5 – Parte lateral da Secretaria Municipal .....	38
Figura 6 – Representação do modelo adequado para rampas.....	40
Figura 7 – Praça Raimundo Simas .....	41
Figura 8 – Banco Privado (parte externa).....	42
Figura 9 – Banco Privado (parte Interna) .....	42
Figura 10 – Extensão do Banco Privado .....	43
Figura 11 – Calçada de um cartório de ofícios .....	44
Figura 12 – Rampa de acesso de um cartório de ofícios .....	44
Figura 13 – representação do modelo adequado para manobra.....	45
Figura 14 – Mosaico de situações na Rua Patrocínio Jorge .....	47
Figura 15 – Rua São Paulo do Norte .....	48
Figura 16 – Piso tátil (Banco do Brasil) .....	50
Figura 17 – Contêineres BB .....	51
Figura 18 – Calçada do Banco do Brasil .....	51
Figura 19 – Banco do Brasil .....	52
Figura 20 – Catedral Nosso senhor do Bonfim .....	53
Figura 21 – Correios (Atualidade).....	54
Figura 22 – Correios (data desconhecida).....	54

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	13
<b>1. O DIREITO À CIDADE NO CONTEXTO DA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANAS</b> .....	16
<b>1.1 O direito à cidade para pensar a cidade inclusiva</b> .....	17
<b>1.2 A legislação e sua colocação no tema mobilidade e acessibilidade</b> .....	22
<b>1.3 O conceito de acessibilidade e o papel exercido na formação e organização das cidades</b> .....	26
<b>2. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA EM GRAJAÚ-MA</b> .....	31
<b>2.1 Condições de mobilidade e acessibilidade do Centro de Grajaú</b> .....	33
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	56
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	58
<b>APÊNDICES</b> .....	61
<b>APÊNDICE A: Calçadas</b> .....	62
<b>ANEXOS</b> .....	63
<b>ANEXO A: Projeto sobre Política Municipal de Mobilidade Urbana</b> .....	64

## INTRODUÇÃO

A cidade, enquanto um direito, configura-se como um território de inclusão e movimentação, para todos os grupos sociais. Assim, a própria cidade se afirma contraditória quando não abrange todos os públicos em seus equipamentos urbanos, públicos e/ou privados.

Nesse contexto, o tema abordado na pesquisa está estritamente ligado à acessibilidade e mobilidade. Analisamos, portanto, as leis vigentes, tanto em âmbito nacional quanto municipal. Esta última instância administrativa é analisada neste trabalho, referindo-se à cidade de Grajaú-MA, tendo em vista o descumprimento da legislação nacional.

A pesquisa surgiu quando visamos desvelar os problemas que retiram das pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida o direito de locomoção, a sua dignidade e, por conseguinte, o direito à cidade. A inexistência de políticas públicas no referido município sobre a acessibilidade e mobilidade acarreta possíveis problemas à população que circula diariamente pela localidade que, por sua vez, se converte em instrumento privilegiado para a análise geográfica.

A pesquisa buscou relacionar as políticas de mobilidade e acessibilidade dentro das características e conceitos do espaço urbano. Diante disso é de suma importância entender como as referidas políticas estão inseridas no contexto urbano, assim como relatar as significativas mudanças, no contexto social e econômico, sofridas (ou não) no decorrer dos anos na cidade de Grajaú/MA.

A investigação surgiu principalmente da escassez de trabalhos voltados às políticas de acessibilidade e inclusão social, levando em consideração o déficit de ações inclusivas, por parte das autoridades municipais, que, embora sancionadas em leis federativas, são descumpridas na prática. Políticas essas de fato inexistentes nos bairros do Grajaú/MA.

É nessa perspectiva e com ênfase nos equipamentos urbanos não adaptados a receberem pessoas com deficiência física e dificuldades de locomoção que a pesquisa se desenvolve. Nessa composição de ideias, a investigação está sendo fundamentada em leis, regimentos e estatutos, interligando os mesmos à concepção de direito à cidade de Henri Lefebvre, juntamente de outros comentadores em busca de possíveis proposições para o ordenamento do espaço público do centro da cidade de Grajaú/MA.

Desse modo, a problemática estudada nesta pesquisa está norteada na seguinte questão: Os equipamentos, as ruas e calçadas do centro da cidade de Grajaú atendem à legislação e aos parâmetros vigentes atuais, tendo em vista a mobilidade e acessibilidade

urbanas? Assume-se como hipótese que o Bairro Centro não apresenta condições plenas de Mobilidade e Acessibilidade urbanas, afetando tanto a parcela da população com dificuldades de locomoção, quanto as demais pessoas que transitam pela região.

Nesse contexto, a pesquisa buscou analisar as condições de acessibilidade e mobilidade do centro da cidade do Grajaú/MA, levando em consideração o processo de urbanização, as necessidades básicas e humanas dos indivíduos inerentes à sociedade e às leis nacionais e municipais vigentes e obrigatórias.

Os objetivos específicos da pesquisa consistiram em: analisar o plano diretor do município de Grajaú no que se refere à mobilidade e acessibilidade urbanas; e avaliar as condições de mobilidade e acessibilidade das ruas e calçadas da área central da cidade de Grajaú à luz das transformações espaciais, considerando o acesso aos principais equipamentos públicos.

O trabalho, além desta introdução, dos procedimentos metodológicos e das considerações finais, está organizado em dois capítulos. O primeiro capítulo, de cunho mais teórico e documental, discute os princípios ideológicos do direito à cidade, iniciado por Henri Lefebvre, tendo como base teórica o próprio autor e outros que realizaram trabalhos posteriores cujas bases foram suas convicções. Posteriormente, foram trabalhadas as políticas de mobilidade e acessibilidade, referenciando Leis, Regimentos e Normas que regem o país, bem como as Leis municipais encontradas nos órgãos públicos. O segundo capítulo, partindo de uma visão empírica, constituiu na análise de equipamentos urbanos encontrados no Bairro Centro, área de estudo da pesquisa.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A primeira etapa do sistema metodológico consistiu na estruturação da pesquisa. Nesta parte deu-se início à construção do projeto, cujo principal objetivo era o planejamento das atividades que viriam a acontecer. Além dos devidos preparos, a investigação do objeto de pesquisa foi fundamental, pois a partir disso localizou-se a problemática a ser estudada. Na segunda etapa da pesquisa deu-se início à pesquisa qualitativa, leitura e conseqüentemente a fundamentação teórica do trabalho. Além disso, foram localizados documentos federais e leis municipais que fundamentaram e pautaram o rigor para a análise e a possibilidade de interpretar os desafios à mobilidade e acessibilidade urbana à luz do aparato legal. Na terceira e última etapa ocorreram às medições de rampas e calçadas da localidade estudada, visando averiguar se os equipamentos urbanos apresentavam medidas que iam de encontro com as Leis e Normas de Mobilidade e Acessibilidade.



A metodologia utilizada na investigação desenvolveu-se a partir de alguns tipos de pesquisa. Dentre essas estão à análise documental e qualitativa. A pesquisa de cunho documental pode ser considerada uma valiosa ferramenta na abordagem de dados obtidos a partir de documentos públicos. São pesquisas documentais “quaisquer materiais escritos, que possam ser usados como fonte de informação sobre o comportamento humano” (PHILLIPS,

1974 apud LÜDKE; ANDRÉ, 1986, p. 38). Ela fornece informações que podem ser utilizadas no processo de validação de uma teoria.

A pesquisa foi elaborada de acordo com a análise de documentos públicos, tais como as políticas de mobilidade, as leis de acessibilidade urbana, legislações, o Plano Diretor do município de Grajaú/MA, Lei de Muros e calçadas e o Código de Obras do Município. Além disso para fazer as medições de calçadas e rampas fora utilizado as normas técnicas encontrada na ABNT NBR 9050:2015. Segundo Lüdke e André (1986, p. 39), os documentos constituem também uma fonte poderosa de onde podem ser retiradas evidências que fundamentem afirmações e declarações do pesquisador. Representam ainda uma fonte “natural” de informação. Não são apenas uma fonte de informação, mas surgem num determinado contexto e fornecem informações sobre esse mesmo contexto. As análises documentais, assim como utilização de leis e/ou regimentos nacionais e municipais, forneceram embasamento verídico e concreto sobre os regulamentos na atualidade. Essas informações foram utilizadas como instrumento de investigação e formaram um embasamento teórico e crítico na construção da pesquisa.

A pesquisa bibliográfica foi pautada em teóricos conhecidos e utilizados na área da Geografia como: Henri Lefebvre, Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, Ana Fani Alessandri Carlos e outros autores que já trabalharam o tema Mobilidade e Acessibilidade. Posteriormente foram exploradas as Leis Federais, que regem o país e mencionam sobre o tema. Não menos importante, as leis municipais também foram exploradas e destacas no neste trabalho, visto que a pesquisa se trata em especial da Cidade de Grajaú/MA.

A análise utilizada na segunda parte da pesquisa foi desenvolvida a partir da investigação e a verificação de ruas, calçadas e equipamentos urbanos do Centro da cidade do Grajaú/MA, e teve o objetivo de investigar a adequação dos mesmos, conforme a legislação e as políticas nacionais de acessibilidade e mobilidade, além da utilização da NBR 9050, para realizar as medições necessárias e saber de fato se o espaço era ou não adequado para receber pessoas com deficiência física ou com mobilidade reduzida. Outra técnica utilizada consistiu em registros fotográficos que foram de grande importância na construção da pesquisa, sobretudo referente à análise qualitativa. A análise consistiu principalmente na adequação de métodos e teorias, partindo do reconhecimento e caracterização de diferentes perspectivas, nas reflexões dos teóricos a respeito de seus trabalhos como parte do processo de produção do conhecimento e na variedade de abordagens e métodos (FLIRK, 2009).

Para a análise *in loco* foram escolhidos os principais equipamentos urbanos usados pelos moradores da cidade, do campo e de municípios da região na qual Grajaú exerce sua centralidade como centro sub-regional, que em tese são essenciais para utilização dos bens e serviços públicos, como a Prefeitura Municipal, principais bancos, Câmara Municipal, cartórios, lojas mais influentes, praça e a igreja católica. O intento dessa parte da pesquisa se configurou em encontrar ou não barreiras arquitetônicas que impeçam à locomoção.

Foi realizada ao longo da pesquisa, medições das calçadas e rampas de acesso, com o intuito de averiguar se as medidas encontradas faziam jus à NBR 9050 da ABNT, assim como certificar se estavam ou não de acordo com as Leis Municipais: Lei Complementar nº 275/2015, que dispõe sobre o Código de Obras municipal e a Lei nº 132/2010, que dispõe sobre a construção, a reconstrução e a conservação de muros e calçadas.

## CAPÍTULO 1

### 1. O DIREITO À CIDADE NO CONTEXTO DA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANAS

A acessibilidade e mobilidade urbanas são temas relevantes em países com alto índice de desenvolvimento. No Brasil, apesar de ter ganhado destaque nos últimos anos, ainda há necessidade de produção acadêmica e avanço na implementação de ações as quais visem melhorar o planejamento das cidades. De outro lado, estes temas necessitam também ocupar um maior espaço nas discussões socialmente relevantes, nas pesquisas e publicações, ao passo que encontramos temáticas mais frequentes no discurso geográfico.

Pelo exposto, apesar desta pesquisa se tratar de uma visão estritamente geográfica, procuramos retratá-la no contexto do direito à cidade, lançado originalmente por Henri Lefebvre em 1967 no livro *Le droit à la ville* (O direito à cidade). De forma não ampliada para o plano empírico, este filósofo inaugura o direito à cidade como uma noção. Passadas algumas décadas e com a ampla repercussão, bem como os contornos adicionados, podemos dizer que o direito à cidade tornou-se um conceito e, mais que isso, um valor. Este utilizado para explicitar toda e qualquer forma de problemas e injustiças socioespaciais no urbano. Além disso, virou bandeira de movimentos sociais, organizações não governamentais, acadêmicos e outros agentes produtores e indutores de políticas para o espaço urbano.

Assim, neste trabalho, intencionamos utilizar o conceito de direito à cidade, a partir da obra de Lefebvre e outros comentadores, para inspirar e interpretar a problemática da acessibilidade e mobilidade urbanas no Centro da cidade do Grajaú-MA.

A imagem do termo “urbanização” está adjunta principalmente à ideia da construção de ambientes comerciais, transições de mercadorias e desenvolvimento capitalista, em que concepções de espaço se fundem à industrialização. Com o alto índice de desenvolvimento do capital, nas cidades de médio e grande porte e, principalmente nas grandes metrópoles, a influência mercantil destitui o contato com a natureza, deixando de permitir a qualidade de vida nessas extensões. Nessa compreensão quanto à ausência desta essência humana, que os conceitos de direito à cidade e cidade inclusiva passam a ser utilizados.

Na pesquisa, além de analisar os ideais de Lefebvre, juntamente com as considerações de comentadores, quanto o direito à cidade, também explanaremos sobre o princípio da dignidade humana, retratando a busca por uma melhor qualidade de vida presente no espaço

urbano. A dignidade aqui referida é levantada como bandeira para justificar as precisões, carências sociais que o indivíduo tem plenos direitos, e esses lhe são sonogados.

Ao adentrar em um ambiente público ou privado que não possui acessibilidade o sujeito pode sofrer constrangimento, atingindo assim a compostura do indivíduo. Pelo exposto é possível constatar que a dignidade humana é infringida quando alguém de determinado grupo social ou com necessidades especiais, a exemplo de pessoa com mobilidade reduzida, não é incluído em ambientes sociais.

É de suma importância manifestar que apesar de estudar formas, estruturas e equipamentos urbanos da cidade, nesta pesquisa, analisamos as necessidades humanas que estão presentes na sociedade, que ultrapassam as visões de algo desejável, cobiçante e passa ser algo extremamente primordial e garantido em lei. Por exemplo, as condições de mobilidade e acessibilidade.

Ainda que Lefebvre, em seus ideais sobre cidade, não profira um discurso geográfico, o mesmo se aprimora de valores sobre cidade em perspectivas socioespaciais, como as funções culturais, políticas e principalmente as necessidades sociais típicas da sociedade urbana (LEFEBVRE, 2001). Esta compreensão foi utilizada como aliada à investigação dos temas de mobilidade e acessibilidade urbanas, visto que operacionalizam dimensões sociais sobre a cidade.

### **1.1 O direito à cidade para pensar a cidade inclusiva**

As mudanças ocorridas na sociedade nos últimos anos têm modificado as características sociais, culturais e físicas das cidades. O espaço urbano, por outro lado, sendo este construído para a coletividade, deve acompanhar essas modificações por ser um espaço reservado para todas às pessoas. Faz-se necessário entender a dialética entre o ser humano e o espaço urbano. A cidade torna-se então a área central de estudo dessas transformações e seus desafios. A cidade hoje é interpretada como área de atração e desenvolvimento da sociedade, entretanto, também reúne atributos pejorativos como a desigualdade, marginalização e a criação de áreas periféricas.

Antes de se nortear uma análise sobre cidade inclusiva, faz-se necessário discorrer sobre o que é caracterizado como cidade. Segundo Corrêa (1989), a cidade é formada, organizada e determinada pela sua população, pela movimentação, industrialização e

aglomeração de capital. Também é definida como uma área onde persiste uma vasta concentração de atividades socioeconômicas distintas.

Ao discorrer uma ideia histórica sobre cidades, segundo Lefebvre (2001), no âmbito arcaico, grego e romano, a pólis (cidade) era encarada como lugar aberto, praça preparada para reuniões públicas, em que o indivíduo não perderia o âmbito social que lhe foi dado. Baseado em um lugar aberto e de uso de todos e para todos, Lefebvre propõe um ideal de cidade onde o “ser” seja associado ao território e em junção do homem com a natureza.

A historicidade do termo “cidade” também engloba a época medieval na qual o homem passa do mundo arcaico para o comercial. Embora a agricultura constituísse boa parte da economia medieval, foi no apogeu deste período que houve o grande desenvolvimento e acúmulo de riquezas nas cidades, derivados dos circuitos de trocas e redes comerciais que permitiam a dinâmica de capital. Não havia mais predominância de agricultura e nem mesmo a propriedade de terras (LEFEBVRE, 2001).

O conceito geográfico atual de cidade, ligado a riquezas, acúmulo de bens, edificações magníficas e privadas, selvas de mármore e papéis, retira da pólis a característica principal de lugar público e reuniões. Nela, a contemplação da natureza e do belo era vista como essência do ser e da vida.

Lefebvre (2001) aponta que a Atenas moderna, ou cidade moderna, nada tem em comum com a cidade arcaica ora citada. Os monumentos e praças que se tornavam espaços de lazer e encontros não representam os ambientes antes colocados como públicos, mas sim uma objeção do seu primeiro conceito, se tornara locais de consumos e olhares turísticos. Na construção das novas Atenas, organizadas estruturalmente e desenvolvidas com o intuito de proporcionar uma melhor qualidade de vida a seus moradores, pode-se notar uma sistematização na qual sustentam-nas como cidades-modelo, o que não ocorre naquelas criadas a partir de eventualidades.

Segundo Harvey (2014), a cidade se configura como um lugar de socialização, onde classes sociais se misturam ainda que conflituosamente, e todas com o mesmo objetivo, o de construir e produzir uma vida em comum. Entretanto, historicamente, as cidades foram elaboradas, organizadas e direcionadas para o crescimento econômico, deixando de lado interesses de inclusão que hoje são estritamente necessários nos debates sobre o direito à cidade. Pelo exposto, existe uma dualidade de sentido em relação à cidade, como ela foi pensada, como deveria ser e como realmente é.

Ao tratar estritamente da cidade e suas modificações no espaço e no tempo, é necessário problematizar e debater sobre a urbanização que alcança essas extensões, modificando as estruturas espaciais, o que também corrobora para a modificação dos contextos sociais. Segundo Santos (2013), a taxa de urbanização no Brasil em 1940 era de 26,35%; no ano de 1980, esta taxa alcança 68,86%. Com a urbanização sendo um dos principais fatores de modificação do espaço é notório que os contextos sociais presentes na cidade também se modifiquem. A urbanização brasileira<sup>1</sup> chegou à taxa de 84,36% no ano de 2010 (IBGE 2010).

Considerar o urbano como modificador do espaço e dos conceitos sociais envolve também um pensamento sobre movimentos e/ou deslocamento de automóveis e pessoas nas extensões urbanas. Estes recintos se modificam gradativamente com velocidades contínuas, intencionando o capital e, conseqüentemente, modificando cidades.

Tendo como base a lógica capitalista e o processo de construção do espaço a partir do capital, Carlos (2017) afirma que o processo de produção e reprodução do espaço usado de maneira unilateral, onde se encontra apenas nas mãos dos detentores do poder monetário, torna-se um importante meio para uma classe dominante, que por meio de políticas públicas podem valorizar ou desvalorizar lugares de vida, aprofundando as desigualdades.

Com o urbano modificando cada vez mais as regiões, cidades surgem e se alteram gradualmente, o tempo todo. Algumas cidades construídas a partir de um ponto de casualidade não possuem a mesma preocupação com a organização espacial. No município de Grajaú/MA e outras localidades, em decorrência do não planejamento, do acúmulo e distribuição desigual da população no território, agrava-se a perda de qualidade de vida nessas extensões, perdendo a essência da cidade cujo objetivo central deveria ser o de promover condições de vida que favoreçam a população de maneira igualitária e saudável.

O bem-estar social é construído principalmente da junção de planejamento físico e social, quando se busca a construção de ambientes saudáveis que favoreçam a população sem restrições e exclusões. Por esta razão, o tema cidade inclusiva deve convencer na construção de um ambiente no qual o propósito seja a inclusão social de sujeitos no mesmo espaço. Entretanto, nas lacunas deixadas pela legislação brasileira observa-se a fragilidade do Estado ao garantir em lei o direito à cidade à população.

Segundo Feijó e Pinheiro (2012), é neste cenário da cidade que a população com deficiências e dificuldades na mobilidade deve exercer o direito fundamental a uma cidade

---

<sup>1</sup> Disponível em: <<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 10 jul. 2018.

inclusiva, onde possa viver em sua totalidade e integridade, usufruindo, legitimamente, dos benefícios de ser um cidadão.

Lefebvre (2001) afirma que, em sua essência, o ser humano, único responsável pela organização e formação das cidades, possui precisões antropológicas, imposições estas que o provoca a viver em comunidade, em equilíbrio e o faz buscar a igualdade perante todos.

Tendo em vista as concepções de Lefebvre sobre necessidades antropológicas, e que essas sejam de movimentação, inclusão e vivência, é viável que a mobilidade e acessibilidade correspondam como um direito de locomoção ligado às mesmas. A precisão de integração e deslocamento trabalha a utilidade dos equipamentos urbanos inclusivos, corroborando na construção da cidade a fim de atender a públicos distintos. A cidade inclusiva surge de contextos onde a cidade dispõe de equipamentos de inclusão social capazes de suprir as demandas antropológicas inerentes à sociedade.

O direito à cidade, como um direito constitucional, é um amparo de que todos tenham a oportunidade de viver em um espaço digno que ofereça condições igualitárias à população. Neste sentido, é direito de qualquer cidadão buscar por um ambiente que proporcione conforto e oportunidade de se locomover com segurança, rapidez e sem dificuldades nos percursos.

Pensar o direito à cidade como o direito de todos é ponderar uma cidade que abraça as necessidades de mobilidade e acessibilidade, promovendo um bem-estar social, onde todas as pessoas possam usufruir de seus devidos direitos que são constitucionais. O direito à cidade e à mobilidade é, acima de tudo, direito à igualdade.

Visando discorrer sobre o direito à cidade, Battaus e Oliveira (2016) apontam que dar visualização a isto é também garantir a dignidade dos indivíduos, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da sociedade. Assim sendo, esta perspectiva nos remete ao direito à cidadania, o que corresponde a dar a oportunidade dos indivíduos inseridos na cidade de usufruírem de infraestruturas que se adequem às necessidades físicas dos mesmos, proporcionando uma melhor qualidade de vida.

Assim, Lefebvre (2011, p. 138) salienta:

A realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades sociais, as necessidades da sociedade urbana. Ela necessita de uma ciência da cidade (das relações e correlações na vida urbana). Necessárias, estas condições não bastam. Uma força social e política capaz de operar esses meios (que são mais do que meios) é igualmente indispensável.

A urbanização tem sido marcada cada vez mais pelo individualismo, principalmente em cidades de grande porte. Uma das características principais das metrópoles é o comodismo de situações que deveras vem sendo incorporada como uma característica da cidade.

Segundo Minéu et al. (2014), a cidade enquanto sinônimo de centralidade e aglomeração de pessoas e serviços, precisa se sustentar no ideal de inclusão, mobilidade e acessibilidade, visto que, em tempo algum, os fluxos e a rede urbana ocupam tamanha importância como nas cidades contemporâneas.

A cidade inclusiva, partindo do pressuposto da inclusão de pessoas dentro deste espaço, não deve ser uma aclamação de individualidade de cada cidadão. A partir da leitura de Lefebvre é possível entender que as condições humanas individuais não bastam, faz-se necessário que forças políticas e sociais sejam indispensáveis, tendo em vista que todos devem obter o direito de ser incluso na cidade.

O direito à cidade, descrito pela Lei nº 10.257/2001, no Artigo 2º, garante o direito às cidades sustentáveis, no âmbito federal. O mesmo dispõe de regulamentos sobre políticas públicas relacionadas às estruturas que promovam uma melhor qualidade de vida para a população. O direito à cidade pode ser assimilado também ao direito ao espaço urbano, a moradias, a infraestruturas e transportes para todas às populações que vivem no território brasileiro.

No cenário em que a cidade é considerada um direito assegurado por lei, o quadro de acessibilidade e mobilidade surge procurando tornar os espaços sociais do urbano acessíveis a todos os públicos, com ênfase nas pessoas com deficiências físicas e mobilidade reduzida, pretendendo garantir o direito de circulação com segurança.

Lefebvre (2011) nos conduz a um pensamento sobre o direito à cidade, não de uma forma capitalista e comercial, todavia, o mesmo manifesta seus ideais de forma antagônica a pensamentos nos quais as definições de cidade se juntam às acepções de absorção de bens e patrimônios. O parecer deste filósofo transcende ao ideal de uso, de ocupação e interação do ser, com o espaço.

Em suma, Lefebvre (2011) ansiaria viver em uma sociedade onde as pessoas queiram e tenham o direito de usufruir do lugar de maneira saudável, juntamente com a natureza. A bandeira do direito à cidade, levantada por ele, ganhou proporções e diversos geógrafos e outros estudiosos se apropriaram de suas concepções para trabalhá-la no plano conceitual e empírico, a fim de (re)construir cidades e urbanidades, bem como usufruir da mesma como um direito inegável.

## 1.2 A legislação e sua colocação no tema mobilidade e acessibilidade

A acessibilidade e mobilidade, ainda que sua assimilação caminhe a passos curtos, são temas de proporções e proposições progressistas. Além de se tratar de assunto abrangente, é de profunda relevância, contribui gradativamente para o desenvolvimento social, com ações de políticas públicas que demandam a construção de espaços inclusivos.

É crucial compreender a seriedade da mobilidade na desenvoltura econômica das cidades, com ênfase nos transportes públicos e na movimentação comercial. Os requisitos exigidos são ações afirmativas e transformadoras que promovam e acoplem a ampliação capitalista aos ideais de acessibilidade, na qual os indivíduos estejam inseridos de forma equitativa.

A legislação brasileira também tem um papel fundamental para compreender a importância da acessibilidade e entender o seu funcionamento dentro do território federativo. A fim de abraçar esse tema, é crucial estudarmos quais as políticas afirmativas que abrangem a acessibilidade e a mobilidade urbanas.

Segundo São Pedro (2013), são ações afirmativas, as políticas públicas e ações voltadas a assegurar tratamento jurídico especial a grupos que se veem em âmbitos de desigualdade social, cuja imposição de padrões propõe a exclusão de pessoas que fogem do sistema desejado.

Apesar das crescentes cobranças através da legislação, alguns municípios não promovem políticas de acessibilidade que cumpram o papel de adequação de equipamentos urbanos, como praças, ruas, calçadas e bens coletivos a pessoas com deficiências e mobilidade reduzida.

O direito constitucional de ir e vir e acesso ao espaço e à cidade se restringem a públicos maiores e desconsideram as necessidades particulares das minorias com deficiências físicas e idosos. O que se observa são barreiras arquitetônicas (ou armadilhas urbanas) criadas para indivíduos sem quaisquer tipos de dificuldades na locomoção. Em decorrência disso ocorre o desgaste físico e psicológico dessas pessoas, ocasionando não apenas o desconforto, mas também o distanciamento com a sociedade.

Mobilidade e acessibilidade são consideradas um direito por serem asseguradas por lei. Ao referir sobre o direito à cidade é necessário acrescentar que as políticas nacionais de mobilidade e acessibilidade devem servir ao público, com a finalidade de promover uma

cidade igualitária e direcionada a todos, como consta no Artigo 2º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Ao referir-se sobre o acesso universal à cidade denota que a mesma deve obrigatoriamente atender a todos os públicos, organizar e coordenar os serviços prestados à população. A construção de um ambiente e uma sociedade saudáveis é o principal meio de garantir a participação da população nos setores industriais, serviços de empresas privadas e serviços públicos, proporcionando a todos uma melhor qualidade de aproveitamento da cidade e do urbano.

Apesar de a legislação assegurar o direito à acessibilidade, é notória a presença de barreiras que tornam as pessoas com deficiência física e dificuldades de locomoção “invisíveis”, ou imperceptíveis na sociedade. Isso impede a visibilidade dos problemas políticos e socioespaciais recorrentes na cidade e exclui socialmente os indivíduos com estes problemas.

As políticas públicas regidas por leis têm o objetivo de organizar o espaço social, garantindo aos cidadãos seus devidos direitos e deveres. Diante disso, a acessibilidade e mobilidade surgem no âmbito social para garantir os direitos de locomoção de pessoas com deficiências físicas e mobilidade reduzida.

Já a Lei 13.146, sancionada em 06 de julho de 2015, legitima os direitos das pessoas com deficiências físicas, propondo no Art. 1º “assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania” (BRASIL, 2015). Além disso, essa Lei Brasileira da Inclusão, n.º 13.146, art. 2º, considera pessoa com deficiência:

Aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas (BRASIL, 2015).

O procedimento que garante, por legislação, os direitos das pessoas com deficiências físicas não ocorreram de forma repentina, muito menos de maneira fácil. Este aconteceu em

decorrência de um processo histórico de lutas, a fim de garantir a cidadania destes indivíduos, antes considerados “invisíveis” ou tratados de forma negligenciada.

Os primeiros passos constitucionais relacionados à acessibilidade surgiram em 1989, quando a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, criminalizava quaisquer tipos de discriminação e preconceito, garantindo a igualdade social, tratamento, respeito, dignidade e cidadania (BRASIL, 1989).

Em 1991 surge, no Brasil, a Lei de Políticas Afirmativas nº 8.213, que obrigaram empresas a aplicarem percentuais mínimos a serem preenchidos por pessoas com deficiência (BRASIL, 1991). Visto como um processo em construção, que propõe compensar as desigualdades enraizadas na sociedade, é um projeto de proteção para pessoas com deficiências físicas.

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, sancionada em 9 de julho de 2008, reconhece a dignidade, o valor e os direitos iguais a todos os membros, com o fundamento da liberdade, da justiça e paz. Ao reconhecer o valor de todos, de forma igualitária, significa também reconhecer que todos devem ser incluídos no mesmo espaço e âmbitos sociais sem distinções. Além disso, o mesmo ressalta a importância de trazer questões relativas à deficiência ao centro das preocupações da sociedade, como parte integrante das estratégias relevantes de desenvolvimento sustentável (BRASIL, 2008).

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, que brota da Lei nº 13.146, promove a junção das várias tentativas parlamentares de constituir os direitos das pessoas com deficiências físicas e incluírem-nas nos diferentes espaços sociais. Este é um processo histórico, que ainda vem sendo levantado por acadêmicos, movimentos sociais e ações governamentais, com o intuito de que as pessoas com deficiências físicas e mobilidade reduzida sejam tratadas com respeito e tolerância.

Para além disso, as pessoas idosas e, geralmente, com mobilidade reduzida, também são impactadas negativamente pelos equipamentos e mobiliários urbanos inadequados e exclusivos. São barreiras exclusivas aquelas que, por sua vez, impedem um determinado grupo de indivíduos de usufruírem de lugares e/ou ambientes. Barreto e Porto (2016) apontam que a população idosa aumenta gradativamente, principalmente em função do crescimento da expectativa de vida. Todavia, as políticas públicas e ações para a reestruturação do espaço urbano voltadas para a mobilidade não têm acompanhado esse mesmo crescimento populacional do topo da pirâmide etária.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi instituída pela lei 12.587/12 conhecida como lei da mobilidade urbana. Foi um importante passo para elaborar projetos que visem à introdução de espaços acessíveis tanto a pessoas com mobilidade reduzida como também para pessoas com deficiência física. Cabe ressaltar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que municípios com a população acima de 20 mil habitantes apresentassem um plano de mobilidade urbana para que ações e verbas fossem oferecidas e, assim, o planejamento das cidades seria devidamente implementado de forma ordenada (POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, p. 03).

É necessário, também, darmos ênfase às pessoas com dificuldades na locomoção e que não se englobam aos requisitos de pessoas com deficiências físicas – os idosos. É notório que, no decorrer dos anos, os indivíduos envelhecem, o que progressivamente causa redução da flexibilidade e mobilidade. É de suma importância, portanto, analisar as dificuldades e restrições de mobilidade enfrentadas por esta população que, segundo Ribeiro Filho (2012), é muito maior que a população com deficiências físicas.

As leis nacionais e o Estatuto do Idoso, aprovado em 2013, igualmente se pronunciam sobre as disposições e direitos da pessoa idosa e com mobilidade reduzida. Segundo o mesmo, “é obrigação do Estado, garantir à pessoa idosa a proteção à vida e à saúde, mediante efetivação de políticas sociais públicas que permitam um envelhecimento saudável e em condições de dignidade” (LEI Nº 10.741, de 01 de outubro de 2003).

Nessa perspectiva e consoante Lefebvre (2001) lembrou sobre o princípio da dignidade humana, a pessoa idosa também é protegida pela constituição federativa, o que lhe asseguram direitos importantes para ter condições de dignidade, sendo estas primordiais para o acesso universal à cidade, sem restrições e constrangimentos.

É notório que o Brasil é um país com políticas inclusivas que almejam inserir pessoas com deficiências e mobilidade reduzida, bem como promover uma qualidade de vida igualitária. As belíssimas leis que anseiam inserir, apoiar e atender este público são essencialmente necessárias. Entretanto, na prática, a acessibilidade não ocorre.

Os espaços acessíveis à mobilidade em grandes e médias cidades ampliam-se, sobretudo nas áreas centrais e/ou mais comerciais, mesmo persistindo os descompasso urbanos. Acirra-se, de modo mais contraditório, quando este problema se refere às pequenas cidades. Grajaú, localizado genericamente no Centro-Sul do estado do Maranhão, é uma destas cidades emblemáticas no que se refere à mobilidade e acessibilidade urbanas.

### **1.3 O conceito de acessibilidade e o papel exercido na formação e organização das cidades**

A legislação tem um papel fundamental na defesa de determinados direitos. Entretanto, é crucial analisar, também, como esta tanto define o que é acessibilidade quanto desempenha papel importante para implementar ações nas cidades brasileiras. A definição de acessibilidade está atrelada a diversas lutas historicamente constituídas, com o intuito de incluir as pessoas com deficiências físicas e mobilidade reduzida no âmbito social e de forma igualitária, no sentido de desconstruir ou apagar o passado de exclusão, persistente neste país. A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, altera a Lei de 10.098, de 19 de dezembro de 2000 - que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida - de acordo com a alteração feita, a acessibilidade é definida como:

Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2015, Art. 112).

Este conceito avançou e tem sido construído ao longo do tempo, incorporando novos contornos e concepções mais ampliadas de acessibilidade, fruto das reivindicações sociais, as quais aumentaram consideravelmente a busca pelo tema, inclusive no plano das pesquisas. As discussões sobre o tema repercutiram em âmbito nacional e internacional, formando as leis e discussões governamentais já referidas.

Devido à repercussão acadêmica e socialmente do tema, o assunto passou a ter significativa importância para o governo e teóricos, que estudaram e evidenciaram as angústias sofridas pelos deficientes físicos e idosos na locomoção pela cidade, defendidas por suas associações de classe.

Antes das políticas públicas buscarem entender e incluir os deficientes físicos e idosos na sociedade, os preconceitos e uso de termos como “aleijado” eram recorrentes no cotidiano. As principais mudanças só ocorreram após a criminalização da discriminação desses indivíduos. É importante frisar que, durante muito tempo, foi utilizado o termo “portador de deficiência física”, o qual entrou em desuso e foi combatido pelos representantes dessas pessoas. A palavra “portador” indica porte, algo que pode ser deixado de se utilizar em

determinado momento, o que não é o caso dos deficientes físicos, os quais possuem deficiências permanentes.

A partir dos envolvimento políticos, nacionais e internacionais ligados ao tema de acessibilidade e mobilidade, as leis foram instituídas com o objetivo de garantir a ascensão de todos no meio social. Estas reivindicações possibilitaram o direito de participar da cidade, onde todos podem usufruir dos espaços públicos. Como consequência surge a NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) que tem como finalidade estabelecer “critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade” (ABNT/NBR 9050, 2015).

Isso exposto, é necessário analisar de forma crítica a implementação das leis nos ambientes urbanos da cidade. É imprescindível também analisar se as condições estabelecidas por lei são cumpridas de forma correta.

Objetivando estudar a acessibilidade de um centro urbano sub-regional, analisamos uma localidade específica e emblemática de Grajaú/MA, que é o Centro da cidade. Nesta parte da cidade, onde há diferenças altimétricas do solo, em virtude de a mesma ter se formado a partir do rio homônimo, destaca-se a problemática estudada. Grajaú, a partir da área central, foi fundada pelo navegador e alferes Antônio Francisco dos Reis, no ano de 1811. O município possui hoje 69,527 habitantes (IBGE, 2019).

Na pesquisa estudamos o plano diretor do referido município, uma vez que a visão conceitual deste instrumento de ordenamento do território é colaborar para o melhor desenvolvimento político e social presente no urbano, a fim de planejar construções e modificações de acordo com o espaço e suas diferentes necessidades. O plano diretor é, portanto, um instrumento de configuração e ordenamento territorial dos municípios e tem efeito de lei.

No município de Grajaú, o plano diretor foi elaborado em 05 de junho 2009. O mesmo possui validade de 10 anos e sua revisão deve ser feita até 2019. Ao analisá-lo, percebemos que as menções são raramente feitas sobre a acessibilidade e mobilidade, tornando-o vago em detalhes. O mesmo não aborda de forma clara e direta sobre políticas de acessibilidade e mobilidade e as considerações encontradas não tratam da realidade atual da cidade. As poucas menções encontradas tratam-se de serviços urbanos, no qual mostra um dever do município assegurar a mobilidade, bem como outros serviços públicos como fornecimento de água e energia, coleta de lixo e outros serviços.

No ano de 2015, foi elaborado um projeto de Lei que instituía a política de mobilidade urbana no Município. Este foi o primeiro indício de uma possibilidade de política pública que visava melhorar o espaço urbano da cidade, a fim de construir ambientes seguros e saudáveis. Conforme os órgãos municipais, não há outra menção de projetos relacionados ao assunto.

Ainda em 2015, foi redigida e aprovada a Lei Complementar nº 275/2015, que dispõe sobre o Código de Obras municipal. O referido código é criado pelos municípios para orientar e fiscalizar edificações, com o objetivo de criar espaços seguros e apropriados. A Lei complementar aqui mencionada faz alusões a princípios, regras e deveres para com as políticas e normas nacionais de mobilidade e acessibilidade urbanas. Referências sobre o assunto são encontradas em todo o documento. A partir daí é possível notar que, em algum momento da gestão pública da época, era levada em consideração as políticas de mobilidade, mesmo caminhando a pequenos passos. Infelizmente a referida Lei, no que diz respeito à mobilidade e acessibilidade, não foi colocada em prática.

No ano de 2010 foi aprovada a Lei 132/2010, que dispõe sobre a construção, a reconstrução e a conservação de muros e calçadas. No documento é possível encontrar várias menções sobre a construção de calçadas e referências sobre acessibilidade e mobilidade urbana.

Essas políticas de acessibilidade e mobilidade são essencialmente necessárias, pois, segundo a estimativa populacional anual do IBGE (2016), em Grajaú, 781 habitantes/homens e 692 habitantes/mulheres estão na faixa etária de 60 a 64 anos de idade; 563 habitantes/homens e 539 habitantes/mulheres possuem de 65 a 69 anos de idade; 438 habitantes/homens e 464 habitantes/mulheres estão entre 70 a 74 anos de idade; e 326 habitantes/homens e 250 habitantes/mulheres têm entre 75 a 79 anos (TABELA 01). Portanto, as dificuldades de locomoção e mobilidade, sobretudo em uma cidade onde não há transporte público, podem ser uma realidade inconveniente.

**Tabela 01** – Número de habitantes idosos no município de Grajaú - 2016

Faixa etária	Número de habitantes	
	Homens	Mulheres
60-64	781	692
65-69	563	539
70-74	438	464
75-79	326	250
<b>Total</b>	<b>2.108</b>	<b>1.945</b>
	<b>4.053</b>	

Fonte: IBGE, 2016.

O site do DEEPASK, que armazena dados do SIAB – Sistema de Informação da Atenção Básica –, constatou que, em Grajaú, no ano de 2013, havia 497 casos de deficiências físicas em pessoas acima de 15 anos de idade e 97 casos em pessoas de até 14 anos de idade.

Esses dados mostram a importância de se pensar políticas públicas que sejam eficazes em relação à mobilidade e acessibilidade urbanas do município. Além disso, o aumento da população no decorrer dos anos pode intensificar ainda mais o fluxo de pessoas com mobilidade reduzida na região, prejudicando a saúde de seus habitantes.

Apesar de as legislações assegurarem os direitos das pessoas com deficiência física e idosas, na prática, encontramos municípios que, mesmo após a aprovação das leis (nacionais e municipais), que visam modificar as estruturas urbanas, transformando-as em espaços inclusivos, não incluíram a acessibilidade e mobilidade como prioridades em seu plano diretor. Portanto, é possível considerar que estes sujeitos ainda estão marginalizados.

As mudanças que cercam a sociedade nas últimas décadas modificam o espaço urbano de múltiplas maneiras, desde os costumes à infraestrutura, desde o doméstico ao público. Assim, é indispensável que as análises do urbano sejam periodicamente revistas, uma vez que a cidade se transforma rapidamente, a fim de proporcionar à população uma melhor qualidade de vida a partir das necessidades do ser, sem distinções.

Segundo Barreto e Porto (2016), a lei de mobilidade urbana coloca como obrigação aos municípios que possuem acima de 20.000 habitantes inserirem um Plano de Mobilidade integrado e compatível ao Plano Diretor municipal, com uma revisão periódica a cada 10 anos. O município que não inserir as políticas de mobilidade e acessibilidade no plano diretor municipal fica inapto a receber verbas governamentais para aplicação.

Esta medida governamental sugere que, municípios como Grajaú, apliquem a acessibilidade e a mobilidade como uma condição primordial na (re)construção dos espaços públicos da cidade. Os espaços de empresas privadas que não aplicarem as medidas expedidas pela legislação correm o risco de serem multados, por violarem os direitos humanos e as leis federativas.

Vanin e Tartarotti (2017, p. 25-26) salientam que:

Verifica-se a crescente busca de diretrizes que auxiliem os Municípios na elaboração de políticas públicas que contribuam para o processo de adequação do ambiente coletivo às necessidades da população, sobretudo, ao grupo de pessoas, como os portadores de deficiência, cujas necessidades especiais são concernentes à acessibilidade.

Há diversas questões recorrentes entre as pesquisas acadêmicas, movimentos sociais e ações governamentais, quando tratam de acessibilidade e mobilidade. Uma dessas questões trata da adequação dessas pessoas, ou seja, o indivíduo deve se adequar à cidade ou a cidade que deve se adequar às necessidades dele?

O capitalismo marca cada vez mais o individualismo, das pequenas às grandes cidades. Apesar deste marcar as sociedades urbanas, as cidades têm o dever de adequar-se para receber todos os públicos, transformando os ambientes urbanos em locais acessíveis. Na constante busca para transformar e melhorar o espaço urbano, os municípios são obrigados a ajustarem seus espaços públicos, transportes, equipamentos urbanos, edificações e mobiliários a receberem pessoas com deficiências físicas e outras dificuldades de mobilidade.

Pelo exposto, a partir da visão dos autores já estudados e a necessidade de se ampliar a visão social e ideológica aqui já proposta, existe uma urgência de se discutir como os equipamentos urbanos foram construídos na Cidade de Grajaú, assim como associar como isto pode ser trabalhado, em busca de uma política de direito à cidade e de democratização do espaço, levando em consideração as minorias sociais que até então foram e ainda são marginalizadas e alijadas do direito à cidade.

Grajaú tem um contingente populacional em crescimento, apesar de não ser uma cidade média, ela abriga um número significativo de pessoas tanto com deficiência física quanto de idosos que necessitam da utilização de calçadas e rampas acessíveis. Assim, a pesquisa se pauta na necessidade de se discutir a cidade inclusiva, bem como analisar as condições de mobilidade e acessibilidade urbanas.

## CAPÍTULO 2

### 2. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA EM GRAJAÚ-MA

*A nova cidade, localizada às margens do rio, ia crescer por conta da sua importante capacidade de transporte de pessoas, víveres e produtos. Não poderia receber outro nome.*  
(COUTINHO, Márcio, 2006, p. 154).

O território onde hoje se encontra a cidade de Grajaú (Maranhão), bem como algumas outras cidades da região do norte, centro e sul maranhenses foi ocupado em meados do século XIX, para fins de colonização. Através das pequenas navegações pelos rios Grajaú, Mearim, Itapecuru e vários outros foram surgindo portuários, vilas, acampamentos e gradualmente cidades. As transações comerciais com a capital São Luís corroboraram com o crescimento populacional das novas e recentes regiões criadas, as terras encontradas eram férteis e o rio era utilizado para irrigação das novas fazendas criadas (PACHECO FILHO, 2016).

Segundo Kardec (2016), a conquista e ocupação da região Sul do Maranhão foi facilitada pela influência dos importantes rios que compõem a hidrografia do local, visto que, os rios além de facilitarem o percurso para adentrar na região também irrigavam pastos já instalados, proporcionando uma facilidade na criação de gado.

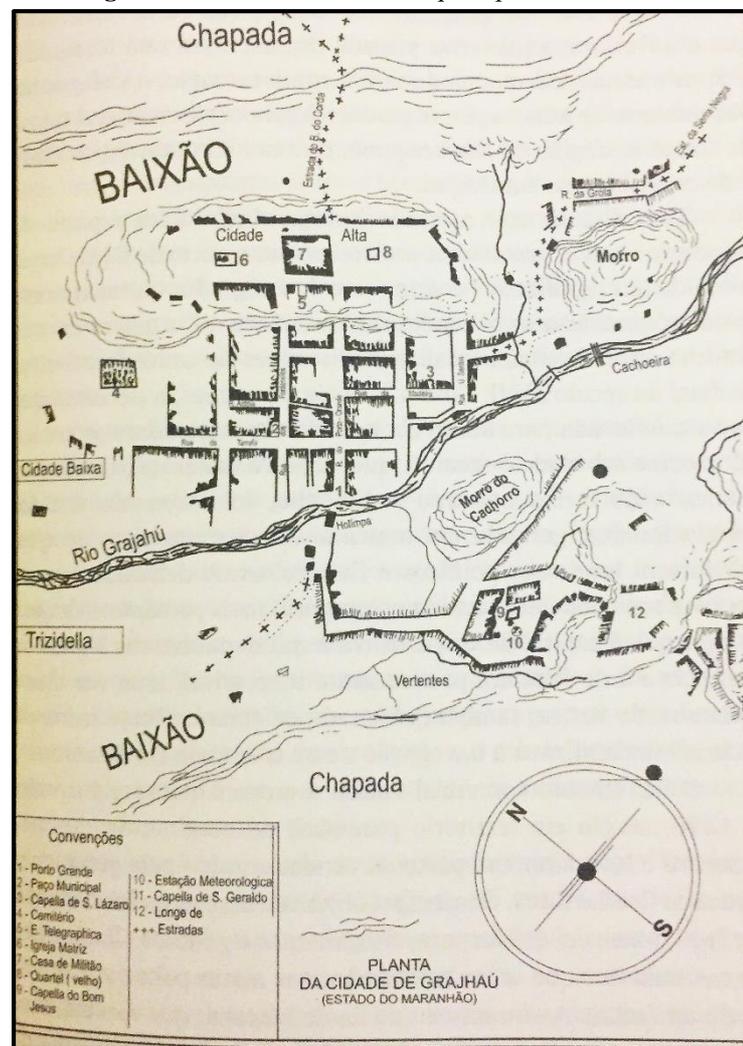
O distrito foi criado com a denominação de Chapada pela Lei Provincial n.º 13, de 08 de maio de 1835, subordinado ao município de Pastos Bons. E só foi considerada Cidade pela lei Provincial n.º 1.225, de 07 de abril de 1881 (IBGE, 2017). Inicialmente a ocupação se estabeleceu à margem leste do Rio, se expandindo com o decorrer do tempo. Após a fundação e a mudança no nome, a localidade passou a exercer uma gradativa influência econômica na região. Segundo Kardec (2016), os representantes do Estado português se instalaram nessas extensões no início do século XVIII, na mesma época em que os engenhos de açúcar e as fazendas de algodão começam a surgir, tendo como aliado o curso do rio Itapecuru até a capital.

Com as rotas comerciais sendo estabelecidas através de hidrovias pelos rios Grajaú, Mearim e Itapecuru, as atividades comerciais ganham forças na antiga Vila Chapada, assim surgem as novas localizações comerciais. Pacheco Filho (2016) ainda afirma que o cais fluvial foi estrategicamente construído onde a cidade se dividia em duas, de maneira que, qualquer pessoa, ao transitar pela localidade, passaria inevitavelmente por ele. Ali começara a principal rota comercial da região, tendo como artéria a rua Porto Grande, conhecida hoje como Rua Sete de Setembro (FIGURA 1). Segundo Coutinho (2006, p. 147):

O primeiro Bairro, melhor urbanizado e habitado pela classe mais abastada da vila, contava com três praças: a da Matriz que abriga a primeira igreja – construída sobre alicerces de pedra e cal, de adobos e coberta de telhas -; a praça em frente à guarnição e cadeia e uma outra confrontando-se com os fundos da construção militar. Circulando as praças, algumas ruas e duas travessas.

A região que antes era o principal centro comercial devido ser porto de pequenas navegações, aos poucos se tornara um local de atividades econômicas distintas. Hoje, o local ainda é utilizado para os mesmos fins, mesmo depois de inúmeras modificações e expansões comerciais. É deste local que trataremos na presente pesquisa.

**Figura 1** – Planta da Vila da Chapada por volta de 1923



Fonte: CARVALHO, C. op. Cit., p.99 apud PACHECO FILHO, A. K. (2016).

Desde sua formação como cidade, a urbanização acompanhou os moldes do relevo existente na região. A localidade ora citada está situada em região de vales, onde acidentes geográficos com áreas altas e íngremes são fáceis de serem encontradas. Deste modo, as

construções, casas, comércios e tudo que era devidamente construído seguia a uma linha padrão de acompanhamento do relevo.

O Centro da cidade, como fora discutido anteriormente, foi construído à margem direita do rio Grajaú. Das áreas de altitude baixa, o leito do rio, às áreas de altitudes mais elevadas, conhecida como “cidade alta”, se encontram locais que foram construídos seguindo a descida da unidade de relevo presente na localidade. Desde então modificações não foram realizadas desde sua fundação, o que contribuiu para intensificar os problemas de mobilidade que discutiremos neste capítulo.

## **2.1 Condições de mobilidade e acessibilidade do Centro de Grajaú**

Foram apresentados neste tópico as estruturas e condições físicas encontradas na localidade central da cidade de Grajaú e que, ao serem apresentadas como parte da pesquisa empírica, denotam aspectos da estrutura encontrada no trecho urbano estudado. Os equipamentos públicos/urbanos abordados na pesquisa são de extrema necessidade não apenas para cadeirantes e pessoas com deficiências físicas, como também essenciais para pessoas com dificuldade de locomoção.

No decorrer da pesquisa, além dos parâmetros, Leis e Normas sobre a mobilidade, os resultados da observação e registros dos espaços públicos foram confrontados com os teóricos estudados, relacionando o espaço de investigação com as questões norteadas sobre o direito à cidade e a reivindicação do espaço urbano.

Segundo Manfio (2015, p. 141), equipamentos urbanos “são bens públicos e privados destinados à prestação de serviços necessários para o funcionamento da cidade”. São caracterizados como equipamentos urbanos: escolas, ruas, praças, parques e calçadas.

A análise dos equipamentos urbanos, que tenha por objetivo o desenvolvimento da cidade e a melhoria da qualidade de vida, é essencial para se pensar na cidade inclusiva. O direito à cidade, visto por um olhar antropológico, cujo principal objetivo é garantir o bem-estar de todo e qualquer indivíduo, é primordial na pesquisa, tendo em vista que este pode ser considerado mais que um desejo e torna-se uma necessidade.

Abordar esse tema está para além de melhorar a estética de um ambiente ou de proporcionar apenas conforto, segundo Nonato (2011), é considerado também um direito humano. Sendo este considerado um tema de suma importância ao tratar da valorização do ser humano, bem como do espaço utilizado. Harvey (2014) ressalta que os questionamentos de

Lefebvre acerca do Direito à Cidade é acima de tudo uma exigência ao direito de uma vida menos excludente e mais significativa.

Alguns teóricos que já abordaram o tema expressam a importância da construção de ambientes inclusivos. Vannin e Tartarotti (2017) abordam em sua pesquisa a temática cidade inclusiva, destacando a importância deste no Plano Diretor e nas Leis municipais. Os autores destacam que as determinações das leis brasileiras colocam em pauta o tema como uma preocupação do Direito Urbanístico, tornando-se indispensável na revisão do Plano Diretor dos Municípios.

Outros autores que também já discorreram sobre o assunto foram Feijó e Pinheiro (2012), os quais desenvolveram uma pesquisa cujo tema apresentou propostas de acessibilidade que iam para além de uma ideia de rampas e calçadas e aprofundou-se no ideal em que a acessibilidade é um instrumento para alcançar a sustentabilidade.

A pesquisa realizada abordou as dificuldades encontradas no Centro da cidade para a mobilidade e acessibilidade e a despreocupação municipal para com a população. Levando em consideração que o bem-estar é a melhor maneira de se locomover, pois a garantia de acessibilidade é também uma questão de saúde pública, é nítida a despreocupação das gestões municipais para com os bens e serviços públicos prestados à população e, portanto, a pesquisa tem como foco mostrar a realidade que se instala na localidade.

As ruas em que a pesquisa foi realizada são históricas, de onde surgiram os primeiros pontos comerciais e residenciais da cidade. A maior parte dos estabelecimentos onde comércios e serviços são prestados foram reconstruídos e reformados no decorrer do tempo, entretanto, as modificações na estrutura urbana das calçadas e ruas não ocorreram, o que contribuiria para melhorar a qualidade de vida da população, na busca de se construir ambientes saudáveis.

Ao averiguar os prédios do Centro, a Prefeitura de Grajaú foi o equipamento público escolhido por apresentar significativa movimentação de pessoas durante os dias úteis da semana. A mesma foi reformada recentemente e, nesta reforma, ganhou uma rampa de acesso que não existia há alguns anos. O prédio, apesar de novo, apresenta algumas características que devem ser analisadas com a devida atenção (FIGURA 2).

Os órgãos públicos têm a responsabilidade de fiscalizar, ordenar e seguir a Legislação, as Leis Municipais e as Normas Brasileiras. No entanto, notamos irregularidades no local, que induzem ao seguinte questionamento: os órgãos municipais estão seguindo suas próprias Leis, Regimentos e Normas?

**Figura 2** – Rampa e entrada de acessos da Prefeitura Municipal de Grajaú



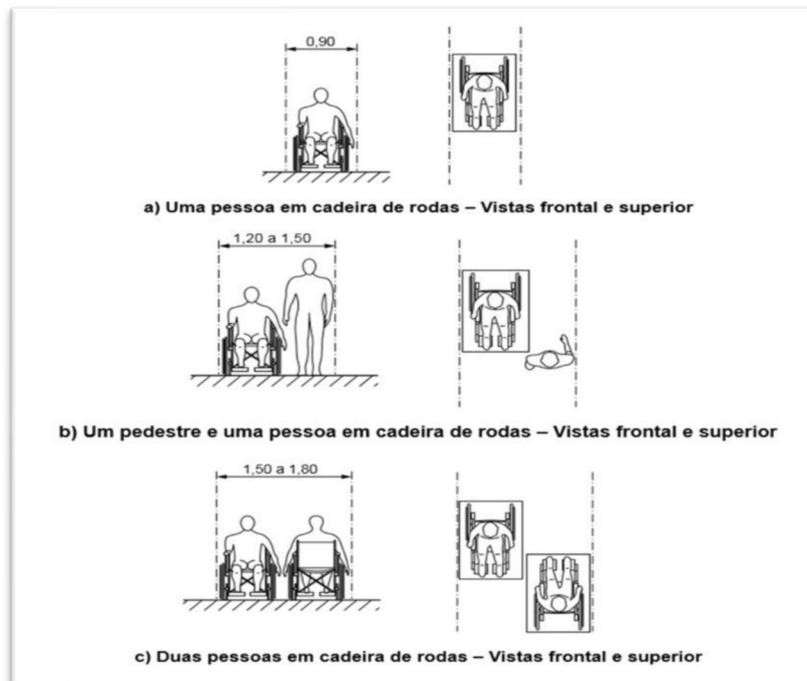
Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

A Figura 02 apresenta a rampa de acesso à Prefeitura Municipal. Tendo como alicerce básico as regras estabelecidas pela NBR 9050 (ABNT, 2015), que prescreve normas e parâmetros sobre acessibilidade e mobilidade, o equipamento urbano apresenta medidas mínimas para a passagem de cadeirantes, no entanto, o corredor apresentado não oferece largura que permite o deslocamento e livre passe para duas cadeiras de rodas, como também não apresenta a sinalização adequada. O livre passe corresponde a uma área de transição cujo espaço seja utilizado de forma agradável e sem nenhuma restrição ao cadeirante. A

sinalização adequada demarca a área que deve ser utilizada pelos mesmos, indicando o melhor caminho a ser seguido.

Segundo a NBR 9050 (ABNT, 2015, p. 09), a passagem para cadeirante deve conter 0,90 centímetros se o corredor tiver no mínimo quatro metros de extensão; acima de 4 metros, a largura deve ser de no mínimo de 1,20 m. O corredor em questão tem de 0,98 centímetros de largura, o que não se enquadra às normas estabelecidas por ser uma área de 22,80 m de extensão e, de acordo com a norma, os corredores de uso público devem obedecer à regra e conter em sua largura o mínimo de 1,50 m, principalmente se sua extensão for superior a 10 m.

**Figura 3** – Representação do modelo adequado para deslocamento em linha reta



Fonte: NBR 9050 (ABNT, 2015).

A Figura 03 apresenta a forma de deslocamento adequada a ser seguida. Na NBR 9050 a largura adequada deve ter no mínimo 0,90 centímetros de largura. No entanto, cabe ressaltar que nos referimos à largura mínima exigida. De acordo com a NBR 9050, os corredores devem ser dimensionados conforme o fluxo de pessoas, assegurando que o equipamento urbano esteja livre de toda e qualquer barreira. As regras estabelecidas pela norma se configuram da seguinte forma:

a) 0,90 m para corredores de uso comum com extensão até 4,00 m; b) 1,20 m para corredores de uso comum com extensão até 10,00 m; e 1,50 m para corredores com

extensão superior a 10,00 m; c) 1,50 m para corredores de uso público; d) maior que 1,50 m para grandes fluxos de pessoas (NBR 9050, 2015, p. 09).

Ao analisar de fato as condições oferecidas pelo local e associar aos ideais dos autores aqui já referidos, como Henri Lefebvre e seus comentadores, é considerável articular que os bens e serviços públicos que deveriam ser de bem comum e até mesmo ser pensados para toda à população, sem quaisquer restrições, são limitados a uma população considerada apta à locomoção, enquanto os interesses de pessoas com mobilidade reduzida, bem como deficientes físicos, são de alguma forma negligenciados.

A Figura 02 apresentou um problema grave em relação ao cumprimento das leis e normas técnicas nacionais. É notória a dificuldade de se ampliar a localidade, a fim de melhorar a locomoção para benefício da população. Entretanto, existem medidas que podem ser utilizadas para estes fins. Torna-se, portanto, necessário o posicionamento, pois medidas drásticas devem ser tomadas a fim de melhorar a locomoção, podendo até modificar a estrutura física do prédio citado.

Uma característica geralmente encontrada em prédios mais altos é o acesso por escadas e rampas, visto que algumas pessoas só conseguem acessar o local por meio desses equipamentos. No entanto, o modo como os equipamentos urbanos são construídos é essencial para garantir a entrada e locomoção de pessoas.

O equipamento apresentado a seguir é de certo modo importante, pois, além de abrigar quatro secretarias municipais em seu interior, o local recebe um grande fluxo de pessoas que são sujeitos qualificados nesta pesquisa. O prédio Chamado Grota da Luz é uma localidade antiga da cidade, fundada por Frei Alberto Beretta, inicialmente utilizado somente para exposição e venda de objetos religiosos, mas hoje o prédio abriga uma parte das secretarias da Prefeitura Municipal.

Uma das secretarias mencionadas é a SEDES (Secretaria de Desenvolvimento Social). Uma das características que a faz importante é o fluxo de pessoas que a mesma atende diariamente, e o público que ela atende, por ser responsável pelos programas sociais e em especial o programa de distribuição de renda Bolsa Família, recebe diariamente grávidas, mulheres com crianças de colo e idosos.

**Figura 4** – Grota da Luz (prédio onde 4 secretarias municipais estão inseridas)



**Figura 5** – Grota da Luz, parte lateral da Secretaria Municipal.



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

Nas imagens acima observamos o prédio em questão. A única rampa que oferece acesso ao local está retratada na Figura 4. Na rampa não contém nenhum tipo de sinalização e, apesar de conter 1,30 metros de largura, a sua extensão é muito íngreme, o que faz com que algumas pessoas tenham extrema dificuldade de acesso ao local.

Segundo a NBR 9050 (ABNT, 2015, p. 58), o cálculo necessário para definir a inclinação é realizado da seguinte forma:

$$i = \frac{h \times 100}{c}$$

$i$  = inclinação (expressa em porcentagem)

$h$  = altura do desnível

$c$  = comprimento

Assim, a inclinação é definida multiplicando a altura por 100 e dividindo pelo comprimento.

$$i = \frac{2,77 \times 100}{7,13}$$

$$\frac{i = 277}{7,13}$$

$$i = 38,84$$

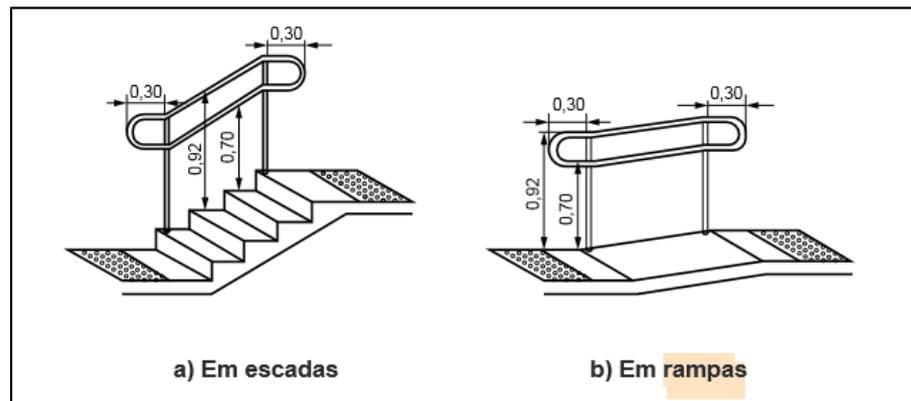
Ainda segundo a mesma NBR, as rampas devem ter inclinação de acordo com os limites estabelecidos, para inclinação entre 6,25% e 8,33%, é recomendado criar áreas de descanso nos patamares. Em reformas, quando esgotadas as possibilidades de soluções que atendam integralmente os limites estabelecidos, podem ser utilizadas inclinações superiores a 8,33 % até 12,5 %.

A localidade representada nas Figuras 4 e 5 não se enquadra em nenhum dos limites estabelecidos pela Norma, visto que o cálculo apresentado, no qual teve a intencionalidade de averiguar a inclinação do local, apresenta um nível acima do estabelecido. De exatos 38,84% de inclinação, a Grotta da Luz está extremamente irregular em relação aos parâmetros citados anteriormente, tornando o equipamento público inviável para o acolhimento de pessoas cadeirantes, com outras deficiências físicas e mobilidade reduzida.

Cabe ainda ressaltar que a mencionada rampa não fazia parte do estabelecimento no ano de 2018, ainda que recentemente reformado não houve uma preocupação em realizar uma obra que beneficiasse o acesso e à mobilidade da população que depende dos serviços ofertados pelas respectivas secretarias municipais que funcionam no local.

Um erro que ocorre com frequência nos estabelecimentos fotografados é a irregularidade nos corrimãos. Segundo a norma, os corrimãos devem ser colocados em ambos os lados, devem conter uma forma arredondada durante todo percurso de escadarias ou rampas, inclusive em suas extremidades (FIGURA 06). A NBR 9050 explica que “as extremidades dos corrimãos devem ter acabamento recurvado, ser fixadas ou justapostas à parede ou piso, ou ainda ter desenho contínuo, sem protuberâncias” (ABNT, 2015, p. 63).

**Figura 6** – Representação do modelo adequado para rampas



Fonte: NBR 9050 (ABNT, 2015).

Na Figura 4 vemos um corrimão de 7,13 m, o material desgastado aparece nitidamente, bem como nas extremidades observa-se um descuido no acabamento, não fazendo jus à Norma na qual expressa claramente que as extremidades devem oferecer um acabamento curvado. Já na Figura 5 é possível notar que o nível alto da calçada dificulta a passagem de pedestres, fazendo com que a maior parte da população com mobilidade reduzida tenda a optar por andar pelas ruas em junção a carros e motos, pela dificuldade de andar por calçadas curtas e altas, com degraus.

O descuido com os direitos da população nos remete a um pensamento concedido por David Harvey (2014), no qual o autor abrange o assunto e traz consigo o fervor da luta social contra o capitalismo excludente e classificatório. O autor nos faz mergulhar nas lutas e reivindicações pelo direito à cidade no que diz respeito a apropriar-se do poder de construção e (re)construção do processo de urbanização. Assim sendo, a problemática encontrada nesta localidade representada nas Figuras 4 e 5 é a marca deste descuido que nada mais é do que fruto da segregação urbana imposta na qual deixa a população com mobilidade reduzida e os deficientes físicos à mercê de uma cidadania intangível.

Os equipamentos urbanos retratados nas Figuras 2, 4 e 5 são prédios municipais e nestes atualmente funcionam serviços prestados à população. As próprias leis municipais aqui já referidas, como a Lei Complementar nº 275/2015, que dispõe sobre o Código de Obras municipal, explana sobre as normas de acessibilidade e mobilidade urbana e sobre a NBR 9050, que integra parâmetros de acessibilidade e mobilidade a ser seguido.

Algumas questões arquitetônicas muitas vezes não são levadas em consideração por pessoas que não possuem mobilidade reduzida ou não possuem impedimento na locomoção. Alguns locais são erroneamente construídos e, apesar de parecerem acessíveis, ao serem analisados percebe-se que se tratam de locais inadequados para receber pessoas portadoras de

alguma deficiência física. A ausência de acessibilidade em locais públicos e principalmente nos equipamentos urbanos faz com que essas pessoas fiquem confinadas em lugares fechados, causando exclusão desses indivíduos do ambiente social.

Um dos equipamentos urbanos que pode ser considerado de suma importância para o Centro da cidade é a Praça Principal, onde nas ilustrações mostradas é possível notar o descuido e a forma negligenciada com que as entradas de acesso foram projetadas.

A Figura 7 é referente à praça central da cidade conhecida como Praça Raimundo Simas (em homenagem ao antigo prefeito homônimo). A localidade abarca boa parte dos moradores que se deslocam até o Centro da cidade, além de ser um local de transição, a praça também é um ponto de encontro e eventos antigo da cidade. Todavia, segundo as normas gerais da NBR 9050 os equipamentos urbanos como praças, locais turísticos e parques devem ser dotados de rotas acessíveis.

**Figura 7 – Praça Raimundo Simas**



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

A primeira imagem da Figura 7 representa um determinado local da praça que deveria ser a entrada para cadeirantes e pode-se notar que a mesma foi erroneamente colocada em frente ao estacionamento de veículos, vetando toda possibilidade de entrada no local de maneira segura e confortável. Além disso, não existe nenhuma sinalização seja no chão ou placa de aviso. A placa encontrada sinaliza o estacionamento permitido até aquele limite (posterior à entrada de cadeirantes), representado na segunda imagem da mesma figura.

A praça por ser um local central recebe visitas diariamente. Entretanto, nas imagens acima pode-se notar que, nenhuma margem oferece entrada adequada para cadeirantes. As duas últimas imagens da Figura 7 mostram as formas de se entrar no local. Na última imagem fica nítido que pessoas com mobilidade reduzida podem sentir desconforto ao utilizar e cadeirantes são barrados, pois o acesso pelo local é inviável.

É extremamente importante citar que o planejamento urbano deve caminhar a passos comuns ao plano de mobilidade, assim como adotar medidas para que ambos organizem um espaço saudável. Conforme verificamos na prefeitura municipal, não há registros de um plano de mobilidade, o que já causa bastante deficiência no planejamento e na vinda de recursos destinados à acessibilidade e mobilidade, visto que há, sem dúvidas, a ausência de planejamento urbano. É possível notar e apontar a fragilidade do município nas questões aqui já referidas, que vão para além de formulação e (re)formulação de parâmetros, leis e regimentos e afeta diretamente na infraestrutura urbana.

**Figura 8** – Banco Privado (parte externa).



**Figura 9** – Banco Privado (parte interna).



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

Como sabemos, os bancos de uma cidade são equipamentos de utilidade pública fundamentais para uma população, uma vez que este oferece serviços essenciais. Nestas figuras temos um dos bancos cujos serviços são mais utilizados pela população grajauense.

Enquanto lugar de acesso público, sabemos que os estabelecimentos têm que respeitar algumas normas, nos bancos não é diferente.

Este banco privado possui sua entrada com 1,57 m de largura, com corrimão de um metro de altura por um metro de comprimento, que se estende apenas na porta de entrada (parte externa). No interior do prédio, encontramos outro corredor de 5 (cinco) m de comprimento e 1,60 m de largura, sendo maior que o externo e possui uma pequena inclinação em sua superfície.

O corrimão de ambas as partes, tanto interna quanto externa, seguem as normas já citadas aqui. O corrimão tem a espessura apropriada e tem um formato arredondado de uma margem a outra. Com o olhar atento às medidas que o local possui, percebemos que o banco cumpre em partes com as normas de acessibilidade que foram citadas anteriormente. No entanto, uma extensão do banco que foi criada no intuito de amenizar ou otimizar o tempo de atendimento dos consumidores não atende aos requisitos básicos da lei de acessibilidade (FIGURA 10).

**Figura 10** – Extensão do Banco Privado



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

Esta imagem é um dos exemplos emblemáticos com relação à inobservância das normas e parâmetros de acessibilidade. Nessa parte do banco não se oferece uma rota acessível para adentrar o estabelecimento, dificultando até para pessoas que não possuem dificuldades de locomoção, causando a exclusão de pessoas com deficiência física e dificultando o livre acesso a idosos.

Ao iniciar uma produção cujo lócus da pesquisa é em si a reivindicação do espaço é quase impossível dissociar o espaço urbano da produção humana. A cidade por ser uma produção da humanidade, desde os primórdios da civilização, configura-se como uma obra provida de seus hábitos sociais, como o capitalismo. Segundo Carlos (2017), a produção do espaço torna-se uma mercadoria de acordo com as demandas do capitalismo e se materializa a partir da contradição dialética entre valor de uso e valor de troca. Assim sendo, o espaço urbano construído pelo capitalismo é modelado de acordo com as demandas sociais as quais produzem uma segregação nos espaços, excluindo uma minoria que não é o seu público-alvo.

O capitalismo considerado como principal modificador do espaço urbano também altera no modo como e em que função o espaço é construído. O crescimento em favor do capital comercial, financeiro e especulativo corrobora para que equipamentos e espaços urbanos sejam feitos e refeitos a partir de uma visão capitalista. A partir disso nota-se que as classes sociais mais carentes, também chamadas de minorias sociais, são as que mais sofrem com tal exploração financeira sem nenhum investimento em questões socioespaciais. A imagem representada pela Figura 10 desenha a triste realidade na qual as minorias sociais são deixadas, e como até mesmo as construções de prédios são idealizadas para uma classe dominante.

**Figura 11** – Calçada de um cartório de escritórios



**Figura 12** – Rampa de acesso do cartório de escritórios



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

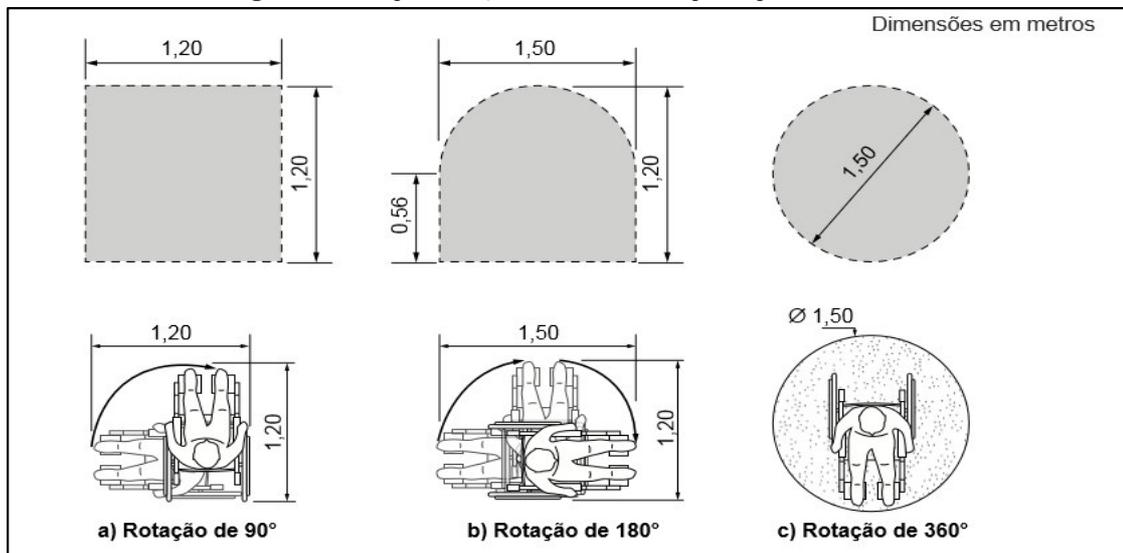
As Figuras 11 e 12 esboçam boa parte dos estabelecimentos do local. As calçadas apresentam várias deficiências, a começar pela estrutura desgastada que pode ser considerada uma barreira ao acessar o recinto. Além disso, o piso cerâmico e escorregadio causa certa instabilidade para qualquer transeunte, mesmo sem possuir dificuldades de mobilidade.

A NBR 9050 esclarece que, “os materiais de revestimento e acabamento devem ter superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)” (ABNT, 2015, p. 55). Com a medição realizada destacou-se que a rampa de acesso tem 2,14 m e nenhuma proteção lateral, conforme mostrada na Figura 11; o corredor de acesso até a porta principal, bem como a área de manobra, têm 0,88 m, o que não atinge a medida mínima exigida pela lei/norma, que é de 0,90 m para corredores. Além do revestimento escorregadio, outra forte deficiência afeta o local: a inexistência de uma rotatória ou área de manobra que possa ser utilizada por cadeirantes.

Outro aspecto ausente neste equipamento público e nos demais locais estudados foi a ausência do piso tátil para pessoas com deficiência visual. O piso tátil é uma importante ferramenta de acesso aos bens públicos, no qual mostra barreiras arquitetônicas como escadas, acesso à calçada, portas e/ou elevadores, além de indicar o melhor caminho a ser seguido pela pessoa cega ou com baixa visão. No entanto, nenhum estabelecimento público ou privado se preocupou com tal fato. Em todo o perímetro estudado encontramos apenas um único estabelecimento que realizou o procedimento (FIGURA 16).

Além disso, as medidas necessárias para uma manobra em cadeira de rodas (FIGURA 13) são: “a) para rotação de  $90^\circ = 1,20 \text{ m} \times 1,20 \text{ m}$ ; b) para rotação de  $180^\circ = 1,50 \text{ m} \times 1,20 \text{ m}$ ; c) para rotação de  $360^\circ = \text{círculo com diâmetro de } 1,50 \text{ m}$ ” (ABNT, 2015, p. 15). No caso específico do cartório de ofício era necessária uma área para manobra de  $90^\circ$  para acessar o local, sendo que a mesma oferece um espaço de 0,88 m.

**Figura 13** – Representação do modelo adequado para manobra



Fonte: NBR 9050 (ABNT, 2015).

Os equipamentos urbanos estudados até aqui, de ordem municipal ou pública, apresentam inadequações inegáveis. A ilegalidade consentida afirma-se quando se percebe que a fiscalização das mesmas não é exercida por nenhum órgão, seja municipal, estadual ou federal. Referir-se a determinada norma em documentos públicos não significa que os órgãos responsáveis tenham conhecimento sobre eles, essa é a realidade constatada na pesquisa. Visto que a citação nas Leis Municipais da NBR 9050 não tem significado o cumprimento das normas técnicas nem mesmo pelos órgãos ou responsáveis que elaboraram as legislações.

A falta de infraestrutura e as transgressões urbanísticas da localidade é um problema visível para a maior parte da população. A rua representada na Figura 14 é um local de constante fluxo de pessoas, automóveis e motocicletas, no entanto, boa parte da mesma é utilizada como estacionamento, impedindo a livre circulação de pedestres. O mau uso da rua também é responsável por impedir o acesso de pedestres às calçadas e entradas “acessíveis”, visto que, por mais precárias que sejam as entradas, muitos estabelecimentos ainda oferecem rampas de acesso. As ilustrações também representam uma parte do local que possui calçadas extremamente altas e estreitas; esses locais não apresentam nenhuma forma de rampas de acesso, sendo totalmente irregulares.

**Figura 14** – Mosaico de situações na Rua Patrocínio Jorge



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

Tendo em vista que a maior parte das localidades estudadas não pensou no bem-estar da população em geral, o pensamento de Lefebvre torna-se utópico. Apensar de almejarmos uma cidade que esteja de acordo com a modalidade de cidades saudáveis, não apenas a localidade estudada, mas boa parte das cidades do estado está distante de uma reconstrução estrutural e idealista.

Todavia, apesar de entender que as ideias trazidas por Lefebvre estão distantes de serem colocadas em prática, a busca pela mesma não deve deixar de existir. As localidades apresentam problemas de estrutura que não dificulta apenas a transição de pessoas com dificuldade de locomoção, mas de toda uma população, causando riscos e prejudicando a saúde.

A Figura 15 reflete o quadro físico encontrado em várias ruas do Centro da cidade. A primeira imagem da Figura 15 mostra uma marca encontrada em várias partes não só do bairro Centro como em toda cidade, calcadas inclinadas e com revestimento liso, o que causaria com facilidade um acidente a idosos com a mobilidade frágil. A medida da calçada exibida na última imagem da Figura 15 é de 0,98 m, no entanto com a barreira encontrada a mesma fica de 0,46 m, o que já dificulta a movimentação de uma pessoa com mobilidade adequada.

**Figura 15** – Rua São Paulo do Norte



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

Para um centro comercial, a realidade encontrada deve ser analisada de forma estrutural e também simbólica. Sob uma lógica de construção de espaço é nítida a presença de símbolos comerciais e a estrutura física do local feita essencialmente para o comércio. De acordo com Ramirez e Narciso (2017), o pensamento de Lefebvre sobre o direito à cidade está vinculado à possibilidade da construção utópica de cidades que não esteja em prol do capitalismo, mas baseada na qualidade de vida da população.

Algumas proibições das próprias leis municipais se diferem da realidade apresentada. Nos documentos municipais, em especial na Lei nº 132/2010, Artigo 08, segundo parágrafo, fica proibido nas calçadas:

I - o revestimento com material derrapante que forme superfície inteiramente lisa ou com desnível que possa produzir risco de escorregamento ou queda; II - a construção de rampas de acesso a imóvel, devendo estas serem executadas da divisa do lote para dentro; III - a criação, instalação, colocação ou construção de qualquer tipo de obstáculo que prejudique a livre circulação de pedestres [...].

Na primeira imagem da Figura 15 percebe-se que o revestimento da calçada é derrapante e liso, além disso, apresenta um desnível que em junção com superfície

escorregadia transforma-se num local com altas propensões a acidentes. Na segunda ilustração é possível notar a construção de uma rampa de acesso, a qual foi construída no lugar onde deveria ser uma calçada. A lei referenciada acima deixa claro que qualquer rampa de acesso a determinado imóvel deve ser construída do lote para dentro; a calçada como sendo de domínio público não deveria abarcar tal funcionalidade.

A terceira ilustração da Figura 15 observa-se um poste de iluminação pública instalado na calçada. Vale ressaltar que a instalação de qualquer bem público deve antes passar pela aprovação do poder público municipal, no entanto, a ilustração evidencia o descumprimento da terceira proibição do Art. 08 da Lei nº 132/2010, na qual o poste funciona como um obstáculo colocado no local destinado aos pedestres.

O incômodo causado por todas as situações demonstradas parece não ter despertado os interesses dos poderes público e jurídico para entendê-las como um problema urbano de natureza grave, visto que essas situações estão presentes no Centro da cidade há muitos anos e continuam sendo reproduzidas a partir das novas construções ou dos equipamentos reformados. É possível notar com os casos já demonstrados que, mesmo com as Leis Federais e Municipais aqui já mencionadas, não há fiscalizações e atuações do poder público para essas condições urbanas.

Diante do exposto e do que já foi explanado sobre a legislação municipal e federal, igualmente o parecer dos teóricos, as leis que em tese deveriam reivindicar um direito à inclusão, utilização com segurança de bens e serviços públicos não são fiscalizadas e nem cumpridas pelo próprio poder público. Visto que apesar de as leis sobre mobilidade e acessibilidade urbanas estarem vigorando há anos, o Município ainda não as cumpre e tampouco exige o seu cumprimento.

O equipamento público mostrado a seguir trata-se de um dos estabelecimentos bancários mais antigos da cidade. Por se tratar de um bem público e feito para o público, o banco ao ser devidamente implementado seguiu as normas estabelecidas pela legislação. As imagens abaixo retratam um quadro que é dificilmente encontrado nos demais equipamentos urbanos do Centro da cidade. As calçadas bem-estruturadas e com a inclinação que facilita o acesso é de suma importância para o ingresso ao local, além de algo que não é encontrado em nenhum outro estabelecimento – o piso tátil – uma maneira segura de avisar a pessoas cegas o melhor caminho a ser traçado (FIGURA 16).

**Figura 16** – Piso tátil (Banco do Brasil)



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

O estabelecimento bancário citado recebe diariamente um determinado número de pessoas que necessitam da utilização do espaço em questão, para se locomover. Apesar de o local possuir características que as demais localidades não apresentaram, o mesmo também carrega suas problemáticas. É possível notar nas Figuras 16 e 17 dois contêineres instalados em frente ao banco, exatamente ao lado da passagem de acesso à rampa.

O fenômeno de segregação, segundo Verdi e Nogueira (2017), é um dos tópicos mais discutidos por Lefebvre, pois através dele pode-se notar a importância de se discutir o direito à cidade, pois, tal fenômeno evidencia a produção desigual da cidade e através disso é possível estudá-la, principalmente no quesito acesso ao solo ou equipamentos urbanos. Assim, o direito à mobilidade e acessibilidade urbanas vai ao encontro das reivindicações iniciadas por Lefebvre, porque, para que haja acesso e o direito ao espaço, é necessário que exista antes de tudo plenas condições de usufruir do mesmo.

**Figura 17 – Contêineres BB**

Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

Além dos contêineres que impedem à locomoção na área, existem outros fatores que corroboram para que o local não seja considerado totalmente acessível. No ano de 2018, ao realizar a primeira parte da pesquisa, foi constatado que alguns vendedores ambulantes ocupavam as laterais do estabelecimento, onde havia a entrada de cadeirantes. Além disso, a estrutura desgastada da calçada mostra que o local em questão passou por reformas durante o ano. Na Figura 18 é possível notar a infraestrutura desgastada do local no ano de 2018; nas imagens também é possível notar a presença dos comerciantes que dificultam à locomoção dos pedestres.

**Figura 18 – Calçada do Banco do Brasil**

Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2018).

Além das fotos representarem o descuido com a infraestrutura, evidencia-se uma despreocupação da população para com a construção de um ambiente adequado e sem barreiras às pessoas com dificuldade de locomoção. No ano de 2019, todavia, a realidade

mudou, como visto veremos na figura 19, a maior parte dos comerciantes informais não está mais ocupando esses espaços e algumas áreas da mesma localidade foram restauradas, o que hoje se configura como um pequeno avanço na construção de um ambiente saudável.

Um dos aspectos positivos do referido local são as rampas laterais representadas na figura 15, têm em média 3,30, sendo 1 encontrado ao lado do estabelecimento e outro em frente para maior facilidade do cadeirante, idoso ou qualquer pessoa que busca uma facilidade ao se locomover. As portas do estabelecimento também estão de acordo com a NBR 9050.

**Figura 19 – Banco do Brasil**



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

Como já debatido, o direito à cidade ao ser levado para o âmbito social e político deve contemplar a valorização pessoal e social de cada indivíduo. David Harvey (2014), baseado nos ideais de Henri Lefebvre, amplia a visão do direito à cidade e propõe uma reivindicação de um poder modificador e configurador da urbanização sobre o modo como as cidades são construídas e modificadas.

Desse modo, um dos desafios encontrados é a conscientização da própria população para com os seus direitos e deveres em relação a bens, serviços e espaços públicos. Essa assertiva parte do pressuposto de que parte significativa da população desconhece seus direitos e deveres e, acima de tudo, o poder de reivindicar o espaço urbano como algo a ser

construído e (re)construído para todos. A reivindicação do espaço urbano, anteriormente discutida por Lefebvre, é a base da construção do direito à cidade, aos bens e, principalmente, à dignidade.

Um dos pontos mais belos e mais visitados da cidade é a magnífica Catedral Nosso Senhor do Bonfim. A catedral é um dos edifícios mais antigos de toda a região. Em seu livro “Grajaú: um estudo de sua história”, Márcio Coutinho fala sobre uma igreja construída no local, feita de pedra e cal e coberta por telhas. O nome da igreja não é citado pelo autor, no entanto, é possível a possibilidade de a igreja mencionada ser um dos primeiros edifícios da cidade. Além de bela e antiga, a igreja é símbolo do catolicismo presente na cidade. Devido a sua presença no bairro onde a pesquisa foi realizada e até mesmo por ser um local frequentado pela população, não poderíamos deixar de citá-la no presente trabalho.

**Figura 20** – Catedral Nosso senhor do Bonfim



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

A igreja já sofreu inúmeras reformas desde sua construção, apesar disso os problemas encontrados nas demais localidades são também encontrados nesse local. A porta de 0,98 centímetros, apesar de estar dentro das normas estabelecidas, dificulta a entrada de cadeirantes, visto que recebe um fluxo alto de pessoas durante suas horas de funcionamento.

Além disso, o número de idosos que frequenta a localidade é um dos principais motivos da necessidade de entradas mais acessíveis.

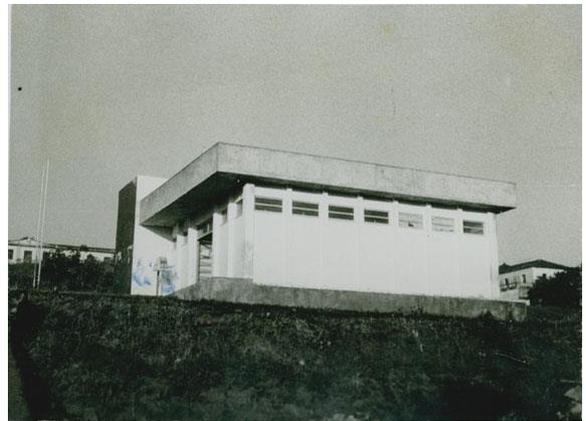
Uma das localidades mais emblemáticas do município está representada na Figura 21. A agência dos correios da cidade é uma localidade bastante antiga, não houve grandes mudanças na estrutura física do local desde sua construção. O ponto de localização fica em uma das partes mais altas da cidade e chama bastante atenção, não apenas por ser inusitado, mas por ser de difícil acesso tanto para pessoas com mobilidade adequada quanto para aqueles com mobilidade reduzida.

**Figura 21** – Correios (Atualidade)



Fonte: PINHEIRO, T. S. Pesquisa de campo (2019).

**Figura 22** – Correios (data desconhecida)



Fonte: IBGE, data desconhecida.

A Figura 22 é uma imagem antiga da estrutura do local com as características da paisagem adjacente. Comparando as duas imagens é possível perceber que não houve grandes mudanças na estrutura física que amenizasse a dificuldade de acesso. O estabelecimento já foi construído em um espaço de topografia mais íngreme, com poucas mudanças urbanísticas realizadas. Além disso, o Centro da cidade de algumas décadas atrás pouco se difere do local atual, apesar das inúmeras mudanças que ocorreram.

A rampa de acesso não ajuda na locomoção, uma vez que a entrada é direcionada a uma ladeira íngreme. E estes argumentos mostram que a acessibilidade deste local é quase inexistente, e vai em desacordo com as leis já citadas anteriormente, como a NBR 9050, Política Nacional de Mobilidade Urbana, e até as próprias leis municipais. É importante ressaltar que este é o único Correio da cidade, sendo assim, quem precisar dos seus serviços terá que encarar as dificuldades.

Os pontos analisados refletem parte da problemática encontrada por todo perímetro do Bairro Centro, as calçadas, rampas e corredores analisados de forma separada são fáceis de se

encontrar por todo perímetro urbano da localidade bem como outros problemas que não foram mencionados e nem refletidos por meios das fotografias, no entanto causam desconforto na população.

Os teóricos aqui mencionados e que trataram tanto do direito à cidade como os que trataram estritamente da acessibilidade mostraram a importância de se construir espaços na cidade cuja função é oportunizar mobilidade e acesso aos equipamentos urbanos de forma que as pessoas se sintam incluídas, bem-recebidas e, principalmente, seguras. Elaborar um trabalho que tem como um dos objetivos discorrer sobre o direito à cidade, em uma cidade na qual os direitos são constantemente transgredidos, é acima de tudo defender a necessidade de o urbano ser pensado, planejado, construído e reconstruído de modo a atender às necessidades das coletividades, sem excluir qualquer grupo ou minoria social, de maneira inclusiva.

A localidade central analisada neste capítulo reflete uma problemática encontrada na cidade. Os desafios à mobilidade e acessibilidade tornam-se, nesse ínterim, condição de permanente reflexão e como objetivo a ser traçado e alcançado pela gestão pública da cidade. Ao tratar do Centro como um objeto de estudo, esta unidade espacial de análise contribuiu para ajudar a situar a problemática maior e, a partir desta, deve-se partir para a reestruturação do espaço urbano como um todo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os objetivos da pesquisa que visaram discorrer sobre a mobilidade e acessibilidade foram concluídos, visto que os estabelecimentos analisados mostraram que, nos quesitos analisados, a cidade está distante de se considerar acessível. O local analisado, apresenta deficiências estruturais sérias. Os problemas encontrados corroboram para uma exclusão de pessoas impossibilitando-as de exercer a própria cidadania.

A partir das discussões feitas no decorrer do trabalho e da pesquisa apresentada posteriormente, é possível constatar que a questão do direito à cidade ainda hoje não é levada para o plano empírico apesar da extrema necessidade de se construir ambientes cada vez mais acessíveis. Na prática, é possível notar que na cidade estudada não é levada em consideração as necessidades humanas e principalmente a dignidade, a possibilidade de usufruir do direito de ir e vir.

O fato de utilizarmos as ideias de Henri Lefebvre na presente pesquisa justifica a necessidade premente de pensarmos o direito à cidade e apontarmos os caminhos para reduzir a distância entre a teoria e a atual realidade socioespacial brasileira e grajauense. Assim, como visto no decorrer deste trabalho, a situação encontrada na cidade não se trata apenas da busca de um ideal, mas também da busca incessante de um direito de ir e vir presente na constituição federal como algo essencial para a vida. Além disso, a situação evidenciada não chega a ser somente incômoda, mas um caso de saúde pública.

Pelo exposto, nota-se que, apesar da existência de Leis, Regimentos e Normas que cumprem o papel de reivindicar o direito, ainda assim é necessária uma mudança em pensamento, esforço e luta a conseguir tais objetivos. O tema aqui retratado sobre o direito à cidade, à mobilidade e à acessibilidade nos remete a questões sociais que, apesar de densas, tendem a ser de suma importância e deve ser debatida em todos os âmbitos, tanto em ambientes universitários quanto no âmbito político Municipal, Estadual e Nacional.

É necessário, a partir disso, avançar em políticas públicas sobre o direito à cidade, visto que, apesar das leis serem regidas sobre o assunto, é notório que na prática a acessibilidade em equipamentos urbanos, tanto públicos quanto privados, é quase inexistente. Necessita-se de mais fiscalização nas obras públicas e privadas, verificar o cumprimento das Leis aqui mencionadas, a exemplo do Código Obras e a Lei de Muros e Calçadas.

Faz-se necessário ainda a criação e aprovação da Lei de Mobilidade Urbana para alavancar ações por parte do poder público e conseguir, acima de tudo, recursos financeiros

que sejam distribuídos para ações em prol da reconstrução da cidade na perspectiva inclusiva. O plano diretor como um dos principais fatores de organização do perímetro urbano é um documento que precisa conter a mobilidade e acessibilidade como regra, direito e proposta de sua implementação prática, visando à construção de espaços acessíveis e saudáveis na cidade de Grajaú. A reformulação do Plano Diretor, que já se encontra vencido, deve apontar a mobilidade e acessibilidade urbanas de Grajaú como desafios e perspectivas para o desenvolvimento urbano na próxima década.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. **NBR 9050**: Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

BARRETO, Jorge Barbosa; PORTO, César Henrique de Queiroz. Mobilidade urbana, acessibilidade e segurança no trânsito para população idosa de Montes Claros – MG. **Revista Cerrados**, Montes Claros, v. 14, n. 2, p. 230-249, jul./dez. 2016. Disponível em: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5761485>>. Acesso em: 09 jun. 2018.

BATTAUS, Danila M. de Alencar; OLIVEIRA, Emerson Ademir B. de. O Direito à Cidade: urbanização excludente e a política urbana brasileira. **Lua nova**, São Paulo, n. 97, p. 81-106, 2016. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ln/n97/0102-6445-ln-97-00081.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2018.

BRASIL. Lei Nº 13.146/2015 de 06 de julho de 2015. **Estatuto da pessoa com deficiência**. 2015. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm)>. Acesso em: 09 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Lei Nº 7.853, de 24 de outubro de 1989. **Direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiências**. 1989. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L7853.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7853.htm)>. Acesso em: 05 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Lei Nº 8.213 de 1991, Artigo 93. **Da Habilitação e da Reabilitação Profissional**. 1991. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8213cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8213cons.htm)>. Acesso em: 05 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Lei Nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. **Estatuto do idoso**. 2003. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/2003/l10.741.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2003/l10.741.htm)>. Acesso em: 05 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2013. Disponível em: <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>. Acesso em: 27 ago. 2019.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A privatização do Urbano e o “direito à cidade” em Henri Lefebvre. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PÁDUA, Rafael Faleiros de Padua (Org.). **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. São Paulo: Contexto, 2017. p. 33-62.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

COUTINHO, Márcio. **Grajaú**: um estudo de sua história. São Luís: Edigraf, 2006.

DEEPASK. **O Mundo e as cidades através de gráficos e mapas**. 2015. Disponível em: <<http://www.deepask.com/goes?page=grajau/MA-Confira-os-numeros-da-deficiencia-fisica-no-seu-municipio>>. Acesso em: 09 jun. 2018.

FEIJÓ, Aleksandro Rahbani Aragão; PINHEIRO, Tayssa Simone de Paiva Mohana. Cidades inclusivas: acessibilidade como instrumento da sustentabilidade. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO, DEMOCRACIA E INCLUSÃO, 1., 2012, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: Universitas e Direito, p. 403-420.

GRAJAÚ. **Plano Diretor Participativo e Base Cartográfica do Município de Grajaú – MA.** Grajaú: Prefeitura Municipal de Grajaú, 05 jun. 2009.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 275/2015. **Código de Obras Municipal.** Grajaú: Prefeitura Municipal de Grajaú, 13 maio 2015.

\_\_\_\_\_. Lei 132/2010. **Lei de Muros e Calçadas.** Grajaú: Prefeitura Municipal de Grajaú, 22 dez. 2010.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Taxa de urbanização.** Rio de Janeiro, 2007.

\_\_\_\_\_. **População.** 2019. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/grajau/panorama>>. 10 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. **População idosa.** 2019. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/grajau/panorama>>. 10 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. **História de Grajaú/MA.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/grajau/historico>>. 15 nov. 2019.

HARVEY; David. **Cidades Rebeldes: do Direito à cidade à Revolução Urbana.** São Paulo: Martins Fontes-Selo Martins, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

MINÉU, Humberto Ferreira Silva; SILVEIRA, Leonardo José; PACHECO, Rafael Araújo; FERREIRA, William Rodrigues. Acessibilidade e Mobilidade Urbana no Triângulo Mineiro. **Revista Geografares**, n. 16, p. 45-67, jan./jun. 2014. Disponível em: <<http://periodicos.ufes.br/?journal=geografares&page=article&op=view&path%5B%5D=5749>>.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Edusp, 2013.

SÃO PEDRO, Bruno Lessa Pedreira. Ações afirmativas: Inclusão social da pessoa com deficiência através do acesso ao mercado de trabalho. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, n. 111, abr. 2013. Disponível em: <[http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=12741](http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12741)>. Acesso em: 10 jun. 2018.

PACHECO FILHO, Alan Kardec Gomes. **Varando Mundos: navegações no Vale do Rio Grajaú.** São Luís: EdUema, 2016.

RAMÍREZ, Blanca; NARCISO, Carla Felipe. Do direito ao espaço público à justiça na cidade. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PADUA, Rafael Faleiros de. (Org.). **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017. p. 133-148.

VANNIN, Fabio Scopel; TARTAROTTI, Alana Sonogo. Cidades Inclusivas: Os Critérios de Acessibilidade e a Revisão do Plano Diretor nos Municípios. In: CONGRESSO NACIONAL DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL, 2., 2017, Caxias do Sul. **Anais eletrônicos...** Caxias do Sul-RS: Centro Universitário da Serra Gaúcha, 2017. Disponível em: <<http://ojs.fsg.br/index.php/rpsic/article/view/2458>>. Acesso em: 20 jul. 2019.

VERDI, Elisa Favaro; NOGUEIRA, Denys Silva. O direito à cidade (nas ruas e na Universidade) e o dever da sociedade urbana. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PÁDUA, Rafael Faleiros de (Org.). **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. São Paulo: Contexto, 2017. p. 95-116.

**APÊNDICES**

# APÊNDICE A: Calçadas



## **ANEXOS**

**ANEXO A: Projeto sobre Política Municipal de Mobilidade Urbana**



**ESTADO DO MARANHÃO**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE GRAJAÚ**  
 Rua Frei Benjamim de Borno, 05 – Centro - CEP 65940-000  
 CNPJ/MF nº 06.377.063/0001-48 fone (Fax) (99) 3532-6818  
 Site: [www.grajau.ma.gov.br](http://www.grajau.ma.gov.br) E-mail: [pmgrajau.gab@gmail.com](mailto:pmgrajau.gab@gmail.com)



**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_ /2015.**

**Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana para o Município de Grajaú, Maranhão, e dá outras providencias.**

**O Prefeito do Município de Grajaú, Estado do Maranhão: faço saber que a Câmara Municipal de Grajaú aprovou em sessão ordinária do dia \_\_\_/\_\_\_/2015, e EU sanciono a Lei Municipal nº. \_\_\_\_\_ /2015, versando sobre a política municipal de mobilidade urbana, com amparo na Lei Federal nº. 12.587/2012, que entre suas prioridades traz o princípio do transporte público coletivo e dos projetos de transporte público coletivo e individual, estruturadores e indutores de desenvolvimento urbano integrados, e na Lei nº. 016/2006 – Lei Orgânica de Grajaú-MA.**

**Art. 1º.** Fica instituída, no Município de Grajaú, Maranhão, a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

**Parágrafo único.** Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamento de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.

**Art. 2º.** O objetivo da Política Municipal de Mobilidade Urbana é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e os não-motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

**Art. 3º.** A Política Municipal de Mobilidade Urbana atenderá aos seguintes princípios:

- I - reconhecimento do espaço público como bem comum;
- II - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;
- III - sustentabilidade ambiental nos deslocamentos urbanos;
- IV - acessibilidade ao portador de deficiência;
- V - segurança nos deslocamentos.

**Art. 4º.** A Política Municipal de Mobilidade Urbana observará as seguintes diretrizes:

I - priorizar o deslocamento realizado a pé e por outros meios de transporte não-motorizados (bicicletas, patins, skates, etc);

II - desenvolver o sistema de transporte coletivo e individual do ponto de vista quantitativo e qualitativo, quando couber;

III - criar medidas de desestímulo à utilização do transporte utilizando automóvel ou similar de cunho particular, na zona urbana;

IV - estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

V - integrar os diversos meios de transporte;

VI - assegurar que todos os deslocamentos sejam realizados de forma segura;

VII - promover ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VIII - fomentar pesquisas a respeito da sustentabilidade ambiental e da acessibilidade no trânsito e no transporte;

IX - buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação desta Lei.

**Art. 5º.** Para o alcance do objetivo proposto no **art. 2º.**, desta Lei, compete ao Poder Público:

I – o poder público, seja União, Estados e Municípios e o Distrito Federal tem a obrigação de combater o transporte ilegal (clandestino) de passageiros, e poderá firmar convênios para este fim;

II – realizar diagnóstico que permita identificar aspectos referentes ao transporte e ao trânsito a serem trabalhados e locais a serem qualificados nos termos propostos por esta Lei, de modo a possibilitar a elaboração de um Plano Diretor de Mobilidade Urbana, com os elementos já previstos no Plano Diretor do Município de Grajaú;

III – intensificar a fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios;

IV – o poder público poderá estabelecer restrição, controle de acesso e circulação, temporária ou permanente, de veículos motorizados ou não motorizados, em determinados locais;

V – permitir o livre acesso dos cadeirantes e portadores de deficiências nos logradouros públicos, no comércio, na indústria, nos prédios públicos e particulares, inclusive com a sinalização característica na rampa e na faixa de acesso, não podendo as mesmas serem obstruídas, sob nenhum pretexto;

VI – intensificar a fiscalização referente à instalação de mobiliário urbano e ao exercício de atividades nos logradouros públicos;

VII - implantar faixas de pedestre nas vias coletoras, arteriais e de ligação regional, bem como em frente a escolas e hospitais;

VIII – definir, de acordo com o Plano Diretor de Grajaú, os espaços exclusivos nas vias públicas para o transporte coletivo e individual;

IX – desenvolver campanhas de conscientização que incentivem o deslocamento realizado a pé e de bicicleta;

X – avaliar e aprimorar a sinalização de trânsito horizontal e vertical;

XI – desenvolver programas voltados para a qualificação urbanística e paisagística dos espaços públicos.

XII – a fiscalização de serviços de transportes públicos, deverá ser realizado, preferencialmente, em parceria com a União e os Estados.

**Art. 6º.** O Plano Diretor de Mobilidade Urbana, com fulcro no Plano Diretor de Grajaú-MA, deverá prever:

I - áreas de acesso restrito ou controlado;

II - espaços para instalação de estacionamentos dissuasórios;

III - medidas que favoreçam a circulação de pedestres e ciclistas (vias e ciclovias);

IV - medidas que possibilitem minimizar os conflitos intermodais;

V - delimitação de áreas prioritárias a serem tratadas por meio de:

a) projetos paisagísticos;

b) revitalização da infra-estrutura do sistema viário;

c) pavimentação de vias;

d) construção ou manutenção de passeios;

e) sinalização viária;

f) implantação de ciclovias ou ciclofaixas;

g) implantação de condições nos terminais, estações de embarque e desembarque e abrigos para pontos de parada.

**Parágrafo único.** Entende-se por dissuasório o estacionamento público ou privado, integrado ao

sistema de transporte urbano, com o objetivo de dissuadir o uso do transporte individual.

**Art. 7º.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, em conformidade com o inciso IX do **art. 147** da Constituição do Estado do Maranhão e o “caput” do **art. 87** da Lei Orgânica do Município de Grajaú-MA, (Lei nº. 016/2006) revogando-se dispositivos em contrário.

**Gabinete do Prefeito Municipal de Grajaú, Estado do Maranhão, aos 06 (seis) dias do mês de abril do ano de (2015) dois mil e quinze.**

**JUNIOR DE SOUSA OTSUKA**  
**Prefeito**

João Caetano/SEHADU/2015.



**ESTADO DO MARANHÃO**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE GRAJAÚ**  
Rua Frei Benjamim de Borno, 05 – Centro - CEP 65940-000  
CNPJ/MF nº 06.377.063/0001-48 fone (Fax) (99) 3532-6818  
Site: [www.grajau.ma.gov.br](http://www.grajau.ma.gov.br) E-mail: [pmgrajau.gab@gmail.com](mailto:pmgrajau.gab@gmail.com)



**JUSTIFICATIVA.** O presente projeto de lei tem como objetivo implantar a Política de Mobilidade Urbana, expressando novos paradigmas de planejamento e gestão de sistemas e regulação de diversos serviços de transportes urbanos (coletivo e individual; público e privado), de meios (motorizados e não-motorizados) e da infra-estrutura associada.

Em decorrência do rápido e inesperado crescimento Grajaú vive hoje graves problemas que demandam políticas públicas articuladas para evitar o agravamento de tensões sociais e diminuir os riscos de prejuízos à sustentabilidade ambiental e de entraves ao crescimento econômico.

O transporte coletivo ou a falta dele, não atende adequadamente à população, ou pela inadequação da oferta dos serviços, principalmente nas periferias das cidades. Paralelamente a isso, os futuros congestionamentos, a poluição ambiental e os acidentes de trânsito acarretam significativos custos para toda a sociedade. Paradoxalmente, a priorização do transporte coletivo nas vias (por meio de faixas, corredores ou pistas exclusivas) para a redução de custos e o aumento da velocidade operacional dos veículos, geralmente, não é adotada. Além dos problemas da desigualdade do acesso a zona urbana e rural, e das oportunidades de usufruir dos serviços municipais, existe também a questão da exiguidade do espaço destinado à circulação de pessoas e bens. Os custos ambientais e socioeconômicos de tal padrão de crescimento urbano são inaceitáveis para uma cidade que se pretende justa e sustentável.

As condições de deslocamento das pessoas e bens na cidade estão intimamente relacionadas com o desenvolvimento urbano, rural e o bem-estar social. A política de mobilidade urbana - matéria do ato normativo sugerido - tem, portanto, objeto amplo, e visa desenvolver a cidade, como um todo, a partir dos seguintes princípios: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público coletivo; transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política; segurança nos deslocamentos; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

O Projeto de Lei sugerido tem como objetivo geral estabelecer princípios, diretrizes e instrumentos para que o município possa executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e às suas oportunidades, contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável. A política de mobilidade urbana é um dos instrumentos da política de desenvolvimento urbano, para o

meio rural e vice-versa, em perfeita harmonia com o que dispõe os artigos 21, inciso XX e 182 da Constituição Federal, in verbis: Art. 21, XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; Art.182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder

Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

O objetivo da proposição é configurar um novo paradigma - o da mobilidade urbana para o município. - não contemplado no quadro legal e institucional atual, apontando instrumentos possíveis para a resolução dos problemas existentes. Nunca é demais lembrar que compete ao estado democrático de direito atender, direta ou indiretamente, as necessidades sociais por meio da definição e execução de políticas públicas, em consonância com as normas objetivas consignadas na Lei Maior.

**Gabinete do Prefeito Municipal de Grajaú, Estado do Maranhão, aos 06(seis) dias do mês de abril do ano de (2015) dois mil e quinze.**

**JUNIOR DE SOUSA OTSUKA**  
**Prefeito**

João Caetano/SEHADU/2015.