

FACULDADE LABORO  
NÚCLEO DE PÓS-GRADUAÇÃO LATO SENSU  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GESTÃO DA  
ASSISTÊNCIA SOCIAL

ROSIMEIRY PEREIRA SANTOS  
SEBASTIANA SERRA DOS SANTOS  
SÔNIA VIANA DOS SANTOS

**ACESSIBILIDADE NAS CALÇADAS NO CENTRO DE SÃO LUÍS-MA**

SÃO LUÍS  
2016

ROSIMEIRY PEREIRA SANTOS  
SEBASTIANA SERRA DOS SANTOS  
SÔNIA VIANA DOS SANTOS

## **ACESSIBILIDADE NAS CALÇADAS NO CENTRO DE SÃO LUÍS-MA**

Artigo apresentado a Faculdade Laboro, como Requisito para a obtenção do título de especialista em Políticas Públicas e Gestão da Assistência Social.

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Me. Ludmilla B. Leite Rodrigues  
Mestre em Odontologia-UNIARARAS-SP

SÃO LUÍS  
2016

ROSIMEIRY PEREIRA SANTOS  
SEBASTIANA SERRA DOS SANTOS  
SÔNIA VIANA DOS SANTOS

## **ACESSIBILIDADE NAS CALÇADAS NO CENTRO DE SÃO LUÍS-MA**

Artigo apresentado a Faculdade Laboro,  
como Requisito para a obtenção do título de  
especialista em Políticas Públicas e Gestão  
da Assistência Social.

Aprovada: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

BANCA EXAMINADORA

---

**Prof<sup>a</sup>. Me. Ludmilla Barros Leite Rodrigues (Orientadora)**  
Coordenação Acadêmica  
Faculdade Laboro

---

1º Examinador

---

2º Examinador

## RESUMO

O presente artigo tem como objetivo descrever como se encontram os passeios públicos e sua acessibilidade para as pessoas com deficiência física, auditiva, visual ou com mobilidade reduzida no centro de São Luís. Para tanto, fez-se uma revisão de literatura, descritiva, com abordagem quantitativa que fundamentou na leitura de artigos e trabalhos acadêmicos, baseado em bibliotecas eletrônicas SciELO, Wikipédia, Revista de Engenharia Civil, Revista transportes, Thecityfixbrasil, USP, UFU, UFSCAR. Os descritores: “Acessibilidade aos pedestres”, Mobilidade urbana”, “Cidades”, “cidadania”, “Pessoas com deficiência e seus direitos”. Foram incluídos artigos publicados entre 1973 a 2015, no idioma português e espanhol e disponível na íntegra. Foram identificados 46 artigos. Após a exclusão das publicações que não correspondem aos critérios de seleção obtivemos 34 artigos. **Resultado e discussão:** No ano de 2000 houve o maior número de publicações (18%), seguidos pelos anos 2008 (15%), 2004 (9%), 2006 (9%) e 2012 (9%), 1989 (6%), 1993 (6%), 2007 (6%) e 2015 (6%). Os artigos foram analisados e agrupados nas áreas: pessoas com deficiências (38%), cidades (26%), acessibilidade (23,5%), calçadas (9%), mobilidade urbana (9%), transporte (9%), cidadania (3%), barreiras (3%) e rua (3%). **Conclusões:** A inclusão social das pessoas com deficiência só poderá ocorrer, quando as ruas do centro de São Luís estiverem acessíveis ao pedestre, seja com deficiência ou não, cabe às pessoas com deficiência encararem não como um obstáculo, mas como um motivo de luta e perseverança em busca de igualdade e justiça na relação indivíduo versus sociedade.

**Palavras-chave:** Cidades, calçadas, Mobilidade Urbana, cidadania, Acessibilidade.

## ABSTRACT

This article aims to describe how are public tours and its accessibility for people with physical, hearing, visual or disabled in the center of St. Louis. Therefore, there was a literature review, descriptive, with quantitative approach that was based on reading articles and academic papers, based on electronic libraries SciELO, Wikipedia, Civil Engineering Journal, Journal transport, Thecityfixbrasil, USP, UFU, UFSCAR. Descriptors: "Accessibility to pedestrians," Urban Mobility "," Cities "," citizenship "," People with disabilities and their rights. " They included articles published between 1973-2015 in the languages Portuguese and Spanish and available in full. 46 articles were identified. After the exclusion of publications that do not match the selection criteria obtained 34 articles. Results and discussion: In 2000 there was a greater number of publications (18%), followed by the year 2008 (15%), 2004 (9%), 2006 (9%) and 2012 (9%) 1989 (6% ) 1993 (6%), 2007 (6%) and 2015 (6%). The articles were analyzed and grouped in areas and people with disabilities (38%), cities (26%), accessibility (23.5%), sidewalks (9%), urban mobility (9%), transport (9%), citizenship (3%), barriers (3%) and street (3%). Conclusions: The social inclusion of people with disabilities can only occur when the St. Louis downtown streets are accessible to pedestrians, whether disabled or not, it is for people to envisage disability not as an obstacle but as a source of struggle and perseverance in pursuit of equality and justice in the relationship between individual versus society.

**Keywords:** Cities, sidewalks, urban mobility, citizenship, Accessibility.

## 1 INTRODUÇÃO

Este estudo aborda sobre a mobilidade e utilização do espaço urbano de São Luís pelas pessoas com deficiência física (cadeirantes), auditiva (surdo-mudo), visual (cego) ou com mobilidade reduzida (criança, gestante, idoso, lactante, pessoa com criança de colo e obeso; ou outras formas de assistência à locomoção, como bengalas, muletas, carrinhos de bebê, etc.). O Brasil tem convivido com o aumento considerável de pessoas com deficiência. A preocupação com essa população tem se tornado cada vez necessária, não só por parte dos profissionais de saúde, mas por todas as esferas, políticas e da população em geral, no suprimento de suas necessidades.

Tem como objetivo geral descrever como se encontram os passeios públicos e sua acessibilidade para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida no centro de São Luís e objetivos específicos apresentar as calçadas e sua utilização pelos transeuntes acima mencionados e analisar as suas condições de acessibilidade das calçadas do centro de São Luís, selecionadas no estudo do trabalho.

Para tanto, fez-se uma revisão de literatura, descritiva, com abordagem quantitativa que fundamentou com leitura de artigos e trabalhos acadêmicos que abordam assuntos relacionados ao tema, apresentando a conceituação relativa aos elementos urbanos.

De acordo com os resultados obtidos na pesquisa, existe inadequação nas calçadas no centro de São Luís, sendo necessárias fiscalizações rigorosas com relação ao uso e ocupação desses espaços e algumas intervenções inclusive no trânsito de veículos que circulam pelo itinerário estudado. Diante disso observa-se que no percurso estudado do centro de São Luís necessita urgentemente de Políticas Públicas eficientes e efetivas na construção de calçadas acessíveis aos pedestres. A acessibilidade das calçadas, portanto, é uma questão de extrema importância, não só para que as pessoas com deficiência consigam utilizá-las, mas, na verdade, para toda a população, sejam crianças, jovens, adultos, idosos. Quando as calçadas não estão adequadas, todos sofrem, principalmente, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.

## **2 JUSTIFICATIVA**

O estudo do espaço urbano da cidade de São Luís surgiu, diante da observação dos obstáculos encontrados nas calçadas e praças no centro da cidade de São Luís delimitada nesta pesquisa, que são facilmente identificados através das calçadas irregulares e com pedras soltas, número limitado de rampas, ausência de guias rebaixadas nas calçadas, falta de sinalização, presença de ambulantes e placas obstruindo passagens, dificuldade de acesso aos estabelecimentos comerciais e públicos, clínicas, hospitais, laboratórios e nas residências. Além de outros, gerados por aqueles causados pelo descuido e o abandono pelos proprietários.

A partir dessas constatações, pode-se verificar que “cidadãos”, enquanto pedestres, trilham por um caminho duplamente inseguro, seja pelos riscos de acidentes físicos, causados pela presença dos obstáculos e irregularidades nos passeios públicos ou pela construção de ambientes que facilitam práticas violentas do cotidiano urbano. Assim afirma a estudiosa Jacobs (2000, p. 29), “quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer, basicamente, é que não se sentem seguras em suas calçadas”.

Ao tratar sobre a questão da acessibilidade urbana das pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida, traz-se à tona a discussão do planejamento do espaço urbano de São Luís e a importância de se identificar as necessidades das pessoas deficientes em relação ao ambiente construído, visto que este retrata o período colonial, portanto, uma das causas das dificuldades do deslocamento tanto de pedestre como de veículos ao centro da cidade.

## **3 METODOLOGIA**

Este estudo constitui uma revisão de literatura descritiva, com abordagem quantitativa que fundamentou com leitura de artigos e trabalhos acadêmicos que abordam assuntos relacionados ao tema, destacou-se mais profundamente com os seguintes autores: YÁZIGI (2000), que fornece uma visão ampliada e específica

sobre as calçadas e seu significado; Jacobs (2000), que discorre sobre a construção social e a segurança desse espaço; Magagnin (1999), que trata de questões ligadas às cidades e mobilidade urbana; Duarte e Cohen (2004, p. 6), que trata de questões ligadas à cidadania, apresentando panorama geral sobre a origem e adaptação do conceito e Santos (2000), que aborda a influência geográfica espacial na construção da cidadania. Além dos dados documentais, achou-se necessário o uso de fotografias dos locais para melhor visualização de detalhes peculiares das calçadas objetos de estudo, o período da pesquisa foi de dezembro de 2015 a abril de 2016.

A população do estudo foi composta por artigos sobre a mobilidade urbana, acessibilidade aos pedestres, pedestres com deficiência ou mobilidade reduzida e passeios públicos, direitos das pessoas com deficiências, publicados na literatura nacional no período de 1973 a 2015, indexados na base eletrônica: SCIELO, Wikipédia, Revista eletrônica de Engenharia Civil (REEC), Revista transportes, Thecityfixbrasil, USP, UFU, UFSCAR.). Foram considerados também periódicos impressos, monografias, dissertações e teses.

Os artigos que comporem a base de estudos foram definidos a partir dos seguintes critérios de inclusão: publicados em periódicos nacionais, na língua portuguesa e espanhola, no período de 1973 a 2015 e Indexados nas bases de dados referidas anteriormente, por meio dos descritores: "Acessibilidade aos pedestres", "Mobilidade urbana", "Cidades", "cidadania", "Pessoas com deficiência e seus direitos".

De acordo com os resultados obtidos, foi possível identificar alguns aspectos que mostram de forma relevante, a necessidade de adaptação dos passeios públicos delimitados na pesquisa para atender às condições de acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

#### **4 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

Com o objetivo de dar sustentação teórica ao objeto da investigação, definido como experiências, habilidades e implicações no processo de acessibilidade nas calçadas dos passeios públicos do centro de São Luís, delimitando-se os



percursos: Rua Grande, Parque Urbano Santos, Praça Deodoro, Rua Silva Jardim, Rua da Alegria, Rua Barão de Itapary, Praça Gonçalves Dias e Praça Maria Aragão, buscou-se desenvolver o marco conceitual a partir dos temas: cidades, calçadas, mobilidade urbana, cidadania e a acessibilidade.

#### **4.1 AS CIDADES: os espaços públicos**

A expressão cidade é uma palavra de uso comum em nosso dia a dia que podemos analisar como algo estrutural: uma localização geográfica, uma área delimitada.

Segundo afirma Magagnin (1999), os espaços públicos, são os espaços de circulação, abertos e acessíveis a todos os cidadãos a qualquer momento. Nas cidades, eles representam uma parcela significativa do espaço urbano destinado a toda população e se apresentam na forma de ruas, caminhos, praças, jardins, parques, etc.

As primeiras cidades se desenvolveram, essencialmente, nos vales dos rios em virtude da fertilidade do solo, facilidade de irrigação e de transportes. Com o tempo houve um grande aceleração das cidades, principalmente no século XX, que mesmo diante de crises como: as guerras, a grande depressão, gerando fortemente desemprego, elas continuaram crescendo.

Conforme dados da ONU (2012), 86,53% da população brasileira vive nas cidades, tendo como causas: problemas de infraestrutura, moradia, transporte, poluição, segurança pública e leis contra indústrias poluentes. Além disso, cinco cidades brasileiras estão entre as que têm pior distribuição de renda entre as camadas da população em toda a América Latina: Goiânia, Fortaleza, Belo Horizonte, Brasília e Curitiba.

Segundo Goitia (1992), a cidade não é um feito recente: é resultante de um processo histórico que ao longo dos séculos XIX e XX observou-se um aumento vertiginoso da migração da população rural para as cidades. Tal fato foi modificando a distribuição da população mundial.

Diante do desenvolvimento urbano acelerado, as malhas urbanas tenderam a ficarem cada vez mais saturadas de veículos, as calçadas a serem

utilizadas irregularmente, causando assim uma deterioração urbana da cidade. Portanto, administrar os conflitos, planejar e controlar as transformações urbanas são atribuições da administração pública com o objetivo de otimizar o planejamento urbano (ANTP, 2005).

Para Mouette (1998), a rua constitui o elemento básico das redes de transporte urbano, pois possibilita o tráfego de veículos através de suas faixas próprias de rolamento. Assim, o conjunto de traçado das ruas acaba estruturando a malha urbana, facilitando os principais deslocamentos tanto de pessoas como mercadorias nas vias urbanas, ocupando cerca de 20% da área urbana, onde se destaca o automóvel na movimentação pela cidade.

Já Lunaro (2006) afirma que a maioria das cidades brasileiras tiveram suas infraestruturas urbanas planejadas para atender a um tipo de pessoa, considerada como padrão, o que exclui pessoas com deficiência e provoca, diariamente, grandes dificuldades para que essas pessoas possam se locomover nas ruas, praças e calçadas, expondo-as ao risco de acidentes e à necessidade de solicitar auxílio de outras pessoas.

Diante da necessidade de intensificar o comércio nas cidades brasileiras, foram criadas as ruas de pedestres, mais conhecidas como calçadão, baseado na experiência de outros países. Esta área fica reservada ao livre trânsito de pedestres para a realização de compras ao ar livre no comércio local.

A maioria dos centros das cidades brasileiras possui um calçadão que assume uma função polarizadora nas áreas urbanas centrais, onde diversas atividades convergem, constituindo-se também em uma das principais referências das cidades.

Assim, as cidades se apresentam como um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano, onde as teorias sobre o planejamento urbano deveriam primeiramente ser aprendidas, elaboradas e testadas para depois executá-las.

Segundo Cohen e Duarte (2004), não existe no Brasil uma cidade que possa ser apontada como modelo de acessibilidade e, apesar dos avanços que o país tem alcançado, ainda são muito grandes os desafios para que tenhamos cidades plenamente acessíveis.

## 4.2 As Calçadas

As calçadas com pavimento já existiam desde os povos tribais, servindo para execução dos rituais religiosos e de poder. Já como calçadas antigas, mais conhecidas são as calçadas romanas, executadas por escravos (WILKIPÉDIA, 2016).

No início da urbanização no Brasil, as ruas não tinham calçamento e somente a partir do final do século XIX os passeios foram implantados nas principais cidades brasileiras como um meio de separação e aperfeiçoamento do tráfego (REIS FILHO, 1987).

Segundo YÁSIGI (2000, p. 31), a calçada é o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio, sendo sua superfície situada normalmente, a cerca de 17 centímetros acima do leito carroçável das vias urbanas, destacando que sua denominação mais correta seria a de “passeio”, embora tenha sido consagrada como calçada.

Segundo Lamounier (2015, p12):

A calçada como espaço público, deve ser acessível a pessoas com diferentes características antropométricas e sensoriais: desde pessoas com restrição de mobilidade, como usuários de cadeira de rodas e idosos, até pessoas com necessidades especiais passageiras, como um usuário ocasional de muletas ou uma mulher grávida. Listar essas características é uma boa forma de refletir sobre como atender às necessidades de todos os pedestres.

Assim como o alcance visual e manual para as pessoas portadoras de deficiência física, em especial àquelas em cadeira de rodas; a circulação livre de barreiras, atendendo às condições estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da (ABNT, 2004).

Sendo que a faixa Livre de Circulação, área dentro da calçada, destinada exclusivamente à circulação de pedestres deve ter largura mínima recomendável de 1,50 m, sendo o mínimo admissível de 1,20 m, possibilitando a circulação simultânea de uma pessoa em cadeira de rodas e um pedestre (ABNT, 2004).

Diante de estudos sobre as situações das calçadas nas cidades brasileiras, observa que a maioria apresentam condições inadequadas e inseguras para os pedestres (MOBILIZE, 2012).

Conforme afirma Jacobs (2000, p. 30):

[...] as calçadas e aqueles que as usam não são beneficiários passivos da segurança ou vítimas indefesas do perigo. As calçadas, os usos que as limitam e seus usuários são protagonistas ativos do drama urbano, da civilização versus barbárie.

A necessidade de calçadas de qualidade vale para todos: jovens, adultos e também para crianças, idosos e pessoas com deficiência física, visual ou auditiva que demandam pavimentos bem nivelados, sem buracos e dotados de rampas de acesso para cadeiras de rodas.

No Brasil, as calçadas são de responsabilidade dos proprietários dos imóveis, entretanto em alguns países é responsabilidade do poder público projetar, construir, fiscalizar e manter as calçadas, além da sinalização e iluminação nos padrões necessários.

A Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência aprovou o projeto de Lei 8331/2015, que define o conceito de passeio público e explica as normas de construção e manutenção de calçadas nas cidades brasileiras.

Também no início deste ano foi aprovada a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, que torna obrigatória a manutenção das calçadas pelas prefeituras, bem como a acessibilidade total no transporte público.

De um modo geral, espera-se que essas leis aprovadas entrem em vigor e as calçadas nas cidades brasileiras possibilite o deslocamento das pessoas independente das suas condições físicas ou sensoriais, limitação de percepção ou mobilidade, com autonomia e segurança. Isto significa dizer que seu dimensionamento, construção e manutenção adequadas devem ser parte integrante de todo processo de planejamento de transporte e trânsito.

### **4.3 Mobilidade Urbana**

A “mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro” (VARGAS, 2008, pg. 7).

O crescimento das cidades sem um planejamento adequado entre as políticas de transporte e uso e ocupação do solo, tem resultado num cenário caótico em que os problemas do trânsito ganharam destaque.

A política de mobilidade verificada na quase totalidade das cidades brasileiras, ao invés de contribuir para a melhoria da qualidade da vida urbana, tem representado um fator de sua deterioração, causando redução dos índices de mobilidade e acessibilidade, degradação das condições ambientais, desperdício de tempo em congestionamentos crônicos, elevada mortalidade devido a acidentes de trânsito e outros problemas, já presentes até mesmo em cidades de pequeno e médio porte. [...] Nossas cidades foram, ao longo de décadas, construídas, reformadas e adaptadas para um modelo de circulação, hoje percebido como insustentável, fundado no transporte motorizado, rodoviário e individual: o automóvel (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, pg. 39-40).

Assim como a oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumentam os níveis de poluição e congestionamentos. Esses por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias. O uso ampliado do automóvel favorece a dispersão das atividades na cidade, espalhando-a, o que dificulta a acessibilidade urbana por aqueles que dependem unicamente do transporte coletivo (GOMIDE, 2006).

É nesse contexto no qual as escolhas modais em transporte devem ser vistas, como no caso mais conhecido da opção entre automóvel e ônibus. A escolha pelo automóvel, por parte de quem tem possibilidades de escolher, decorre de uma avaliação racional das suas necessidades de deslocamento, frente aos condicionantes econômicos e de tempo, e frente ao desempenho relativo das tecnologias de transporte disponíveis (VASCONCELOS, 2001).

Contudo, o uso indiscriminado do automóvel traz externalidades negativas tanto ao meio ambiente quanto à fluidez do tráfego, discussão que será mais aprofundada adiante.

No Brasil, de acordo com a Confederação Nacional de Transportes (2002, apud Lacerda, 2006, pg. 3), os automóveis privados ocupam 60% das vias públicas, apesar de transportarem apenas 20% dos passageiros nos deslocamentos motorizados, enquanto os ônibus, que transportam 70% dos passageiros, ocupam 25% do espaço viário.

Seguindo esta linha, Prado (1973, pg.24) argumenta que,

Os problemas são tais, que melhoramentos nas vias em pequena escala, projetados para manter os veículos em movimento, servem apenas para

atrair um número maior, tornando-os superados em pouco tempo. Os esquemas tímidos têm a propriedade de piorar as coisas, pois desviam a atenção e os recursos para os problemas locais, e vão adiando de forma negligente e criminoso o dia em que medidas mais amplas e de natureza diversa devam ser iniciadas.

Além disso, de acordo com Duarte (2007, pg. 7), “o transporte público pouco inovou em tecnologia, gestão e prestação de serviços aos usuários, incentivando (pela omissão no bom provimento de alternativas coletivas ou não motorizadas), o uso do veículo privado”.

De acordo com Villaça (1989), em se tratando da importância do deslocamento da população entre os locais de moradia e de trabalho, a população urbana, especialmente aquela pertencente a camadas de mais baixa renda, é obrigada a fazer uma infinidade de deslocamentos, em geral penosos, para atingir os destinos desejados.

É impossível analisar a qualidade de vida da população urbana sem pensar em mobilidade urbana e acessibilidade, pois são elas que garantem à autonomia ao cidadão. Elas se tornam presentes no movimento de ir e vir, seja ao deslocar-se para o emprego, seja na busca de uma forma alternativa de entretenimento fora de seu bairro. É indispensável promovê-las com autonomia e segurança, melhorando, conseqüentemente, a qualidade de vida de todos os usuários do espaço urbano e garantindo o exercício de uma real cidadania (Ministérios das Cidades, 2004).

#### **4.4 Cidadania: trajetória e espaço**

A promoção da cidadania que se materializa também, por meio da acessibilidade, não é facultativa. Trata-se de uma obrigatoriedade a ser observada, por imposição legal a todos os setores da sociedade, tanto nas novas construções, públicas ou privadas, como nas reformas, o que se inicia quando da elaboração dos respectivos projetos (BITENCOURT, 2008).

Cabe ressaltar que a falta de acessibilidade do espaço construído às pessoas com deficiência, acelera ainda mais o processo de afastamento de convívio, fazendo com que a exclusão espacial e a exclusão social tenham o mesmo significado. Portanto, muitas das limitações e incapacidades de algumas pessoas se

devem à deficiência do espaço construído de abrigar diversidades, demonstrando que “a deficiência em si não é o fator causador da imobilidade e sim a falta de adequação do meio” (DUARTE e COHEN, 2004, p. 6).

Neste contexto, os ambientes públicos das cidades apresentam várias interferências e barreiras arquitetônicas, que tornam impraticável a livre locomoção, em especial das pessoas com deficiência, as quais se deparam com obstáculos que acentuam suas limitações, impedem a expressão de suas habilidades e circulação de maneira segura e independente pelas calçadas e ruas. Tais barreiras, contribuem por desestimular essas pessoas a sair de casa, a pé ou motorizadas, obrigando-as a ver, segundo Rabelo (2008, p.15), “a vida passar através das janelas” e privando-as de ir ao encontro do exercício pleno da cidadania com direito à educação, saúde e trabalho.

Ressalta-se que construir ou tornar os ambientes acessíveis alcançará, não somente as pessoas com deficiência, mas também pessoas com mobilidade reduzida, que são aquelas que têm dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, bem como as pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo.

Mas, como uma obra pública deve contemplar essas pessoas, a fim de que todos possam exercer sua cidadania? Uma resposta sugerida é: com o devido planejamento, que se compõe de diversas etapas, dentre as quais destaca-se a elaboração do projeto básico, elemento obrigatório para licitação, que antecede a contratação de obras públicas, de acordo com a Lei Federal nº 8.666, de 21.06.1993 e a acessibilidade às pessoas com deficiência, a qual deve ser plenamente observada por força do Decreto Federal nº 5.296/2004.

Considerando que a administração pública, dentro de suas esferas legais, deve atuar garantindo a promoção da cidadania, direito constitucional fundamental, do qual a acessibilidade é um de seus instrumentos, destaca-se a importância da ação dos Órgãos de Controle Externo na promoção da acessibilidade.

Exercer a cidadania plena envolve, dentre outros aspectos, o direito de ir e vir com segurança e autonomia. Tal direito só está assegurado na grande maioria das cidades brasileiras aos cidadãos considerados “normais”, que na utilização do espaço urbano trata naturalmente as barreiras encontradas ou sequer as percebe (LUNARO, 2006).

No entanto, para as pessoas que apresentam um diferencial físico, sensitivo ou mental, o exercício de sua cidadania pode significar uma batalha constante, considerando que a maioria dos espaços não estão adequados para a utilização desta parcela da população, que, segundo os dados do IBGE (2013), alcança 45 milhões de brasileiros, cerca de 23,91% da população.

No Maranhão existem aproximadamente 1.624.000 pessoas portadoras de necessidades especiais, representando aproximadamente 23,70% de sua população. Em São Luís esse número é de aproximadamente 256 mil indivíduos com deficiência, ou seja, 24% da sua população que apresentam algum tipo de deficiência física, visual, auditiva ou com mobilidade reduzida, sendo que estas precisam exercer seu direito básico de locomoção IBGE(2013).

Desse total quase que a totalidade dessas pessoas com deficiência encontram-se em condições de plena pobreza, passando por dificuldades e enfrentando discriminação e violência. A preocupação com esse contingente tem se tornado cada vez mais urgente, não só por parte dos profissionais de saúde, mas por todas as esferas, políticas e da população em geral, no suprimento de suas necessidades (RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE DEFICIÊNCIA, 2012).

#### **4.5 Acessibilidade**

A acessibilidade é condição de possibilidade para a transposição dos entraves que representam as barreiras para a efetiva participação de pessoas nos vários âmbitos da vida social. A acessibilidade é, portanto, condição fundamental e imprescindível a todo e qualquer processo de inclusão social, e se apresenta em múltiplas dimensões, incluindo aquelas de natureza atitudinal, física, tecnológica, informacional, comunicacional, linguística e pedagógica, dentre outras (NBR 9050/2004 (ABNT, 2004).

É ainda, uma questão de direito e de atitudes. Como direito, tem sido conquistada gradualmente ao longo da história social; como atitude, no entanto, depende da necessária e gradual mudança de atitudes, perante as pessoas com deficiência. Portanto, a promoção da acessibilidade requer a identificação e eliminação dos diversos tipos de barreiras que impedem os seres humanos de



realizarem atividades e exercerem funções na sociedade em que vivem, em condições similares aos demais indivíduos (NBR 9050/2004 (ABNT, 2004).

Os órgãos públicos ou privados vêm promovendo diversas mudanças nas condições de acesso a esses espaços, com a construção de rampas, com a adaptação dos equipamentos, do mobiliário, do transporte coletivo e dos sistemas e meios de comunicação e informação, permitindo aos portadores de deficiência uma maior aproximação aos serviços prestados à coletividade.

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

Ainda, o Decreto Federal nº 5.296/2004 destaca a aplicação a todos os municípios brasileiros, mesmo que tenha legislação municipal que contemple as questões de acessibilidade, que a edição de lei municipal relativa à questão da acessibilidade será sempre complementar à legislação federal ou estadual (CEPAM, 2008).

Conforme afirma Rabelo (2008), acessibilidade pode ser considerada como a possibilidade de qualquer pessoa, quaisquer que sejam suas condições mentais ou físicas, de chegarem a algum lugar ou de utilizarem informações, serviços, bem como o espaço urbano, com autonomia e segurança, tanto para o trabalho, quanto para a saúde ou para a educação, que se constituem nos direitos básicos da cidadania. Seguindo essa linha Silva apud Rabelo (2008, p. 18), afirma que a acessibilidade é uma questão de exercício de cidadania:

“A cidadania como exercício do acesso à cidade oferece possibilidades de interpretações: pelo lado do acesso ao meio urbano podemos ver a luta pela moradia, serviços urbanos, saúde pública dentre outros; pela ótica das pessoas que lutam por acessibilidade ao meio físico despertamos para as questões das barreiras arquitetônicas e ambientais, que impedem o acesso das pessoas com dificuldade de locomoção aos bens e serviços públicos e de uso público”.

As cidades deveriam ser planejadas adequadamente para que as pessoas pudessem caminhar pelas suas calçadas tranquilamente. A acessibilidade das calçadas, portanto, é uma questão de extrema importância, não só para que as pessoas com deficiência consigam utilizá-las, mas, na verdade, para toda a população, sejam crianças, jovens, adultos, idosos. Quando as calçadas não estão

adequadas, todos sofrem, principalmente, idosos e pessoas com mobilidade reduzida (LAMOUNIER, 2015).

## **5 ACESSIBILIDADE NAS CALÇADAS DE SÃO LUÍS: UMA QUESTÃO DE INCLUSÃO SOCIAL**

A acessibilidade é a 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, 2000). Destaca ainda, que o direito dos usuários com relação aos elementos da urbanização, do desenho e da localização do mobiliário urbano, da acessibilidade nos edifícios públicos ou uso coletivo, da acessibilidade nos veículos de transporte coletivo, da acessibilidade nos sistemas de comunicação e sinalização, disposição sobre ajudas técnicas e das medidas de fomento à eliminação de barreiras.

Dessa maneira, observamos a importância do “lugar” como produto e concepção da sociedade, que determina comportamentos, atitudes, hábitos, valores e costumes. No entanto, quando uma parte da sociedade deixa de participar ativamente das relações sociais que ali são desenvolvidas, como exemplo, o Centro de São Luís, onde as pessoas encontram dificuldades em exercer seus direitos de cidadania. Dessa forma, a questão do espaço, do lugar, tem uma relação direta com as suas condições de acesso e com os direitos que esse processo implica (ALMEIDA, 2010, p.26).

Diante das questões apresentadas e considerando a contextualização geográfica, política, cultural e econômica de São Luís, a situação em que a cidade se encontra atualmente nos leva a questionamentos relacionados à sua acessibilidade urbana, no aspecto de facilidade no deslocamento, como inserção social e, sobretudo, como autonomia para os pedestres alcançarem os destinos desejados no centro da cidade, com acesso amplo e democrático.

Além de proporcionar a liberdade de circulação às pessoas com deficiência, permitindo-lhes um acesso livre, seguro e autônomo, a promoção da

acessibilidade significa dar um tratamento igualitário a essas pessoas, tendo em vista que ao suprir suas necessidades especiais, em função de suas deficiências, se estaria proporcionando as condições mínimas necessárias para que possam viver da mesma maneira que as demais pessoas (ARAÚJO, 2007).

A área do estudo da pesquisa localizou-se na região do centro da cidade, constatando-se que cerca de 24% das edificações é ocupada por residências e 76%, por atividades de comércio e serviços, sendo um dos principais centro polarizadores de atividades, com grande convergência de deslocamentos urbanos e passagem de linhas de transporte coletivo. Devido a esta característica da região, são observados constantes conflitos entre veículos e pedestres, bem como entre veículos particulares e coletivos, verificou-se também que os espaços públicos não atendem as normas estabelecidas pela ABNT NBR 9050. Dessa maneira, para melhor compreensão, os espaços a serem explicados foram organizados em três roteiros a seguir:

### **5.1 Roteiro1: trajeto da Rua Grande-1(a), Praça Deodoro 1(b), Parque Urbano Santos1(c) e Rua Silva Jardim1(d)**

A Rua Grande e a Praça Deodoro, são os pontos onde há o maior fluxo de pedestres, nele se localiza o mais importante centro comercial da capital, por onde circulam milhares de pessoas diariamente para resolver os seus problemas. Dalí as pessoas tanto podem ir aos principais bancos, como fazerem compras, consultarem-se nos principais hospitais, como comprar qualquer material de leitura, visto que a praça possui diversas bancas de revistas, entre outras atividades. Também é comum o fluxo de alunos, pois o Liceu Maranhense, SESC e o Colégio Bernardo Coelho de Almeida se localizam no Parque Urbano Santos e descendo dali rumo à Rua Silva Jardim, há poucos metros se encontra o Hospital Universitário Materno Infantil da Universidade Federal do Maranhão (HUUFMA), considerado hospital de referência em procedimentos de alta e média complexidade nas áreas da saúde da mulher e da criança, com os serviços de UTI neonatal e pediátrica, clínicas médica e cirúrgica materno-infantil, gestação de alto-risco, ambulatórios especializados e outros.

Assim, diante do burburinho do centro durante todos os dias, referentes a detalhes operacionais da movimentação de pessoas e veículos, tais como: sentido do fluxo de veículos; itinerário do transporte coletivo por ônibus; localização das ruas exclusivas para pedestres; locais de concentração de vendedores ambulantes e a localização da Praça Deodoro, principal ponto de parada de todas as linhas de transporte coletivo que chegam ao centro, encontramos calçadas irregulares e com pedras soltas, número limitado de rampas, ausência de guias rebaixadas nas calçadas da maioria das ruas que compreendem a área em estudo, falta de sinalização, presença de vendedores ambulantes e placas obstruindo passagens, dificuldade de acesso aos estabelecimentos comerciais, adequação nos ambientes de lazer, casas de saúde e nas residências, dentre outros.

Segundo Feijó (2011) afirma que:

No âmbito municipal temos a Lei n.º 3732/98 (obriga os estabelecimentos comerciais, supermercados e similares a destinarem um caixa especial para atendimento prioritário a gestantes, idosos e portadores de deficiência), a Lei n.º 3354/94 (obriga a adequação dos edifícios públicos e equipamentos urbanos de São Luís às necessidades de locomoção de pessoas portadoras de deficiência), a Lei n.º 3442/96 (estabelece a criação de áreas nos cinemas e teatros destinadas às pessoas que se locomovem em cadeiras de rodas, bem como a adaptação de suas estruturas (construção de rampas, pisos demarcados, bilheterias, sanitários) para permitir o acesso), e por fim, a Lei n.º 3478/96 (veda a instalação ou construção de obstáculos em calçadas no perímetro urbano).

Portanto, permitir a pessoa portadora de deficiência exercer plenamente sua cidadania implica fazer cumprir os direitos humanos já reconhecidos, o que infelizmente em São Luís ainda se encontram a maioria dos espaços públicos sem adequação das leis e normas vigentes, há muito que implementar nas medidas de acessibilidade, sobretudo no espaço urbano, democratizando seu uso, possibilita que os ambientes se tornem acessíveis a todos.

A seguir são apresentadas as fotos dos locais, mostrando detalhes dos cenários, e uma breve descrição, procurando ajudar na caracterização da área, conforme Figuras **1(a), 1(b),1(c),1(d), 1(e),1(f),1(g),1(h)**.



**1(a)-Rua Grande    1(b)-Praça Deodoro1    (c)-Parque Urbanos Santos    1(d)-Rua Silva Jardim**  
 Fonte: PRADO, 2014; SANTOS, 2016.

Assim observamos nas figuras 1(a), o pedestre cadeirante se deparando com obstáculo na Rua Grande, um orelhão na frente e ao lado, um vendedor ambulante ocupando a calçada. Nota-se que a rua é calçada com pedra de paralelepípedo, encontrando-se buracos, pedras soltas e bueiros com tampas quebradas. Isso dificulta a circulação das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida 1(e). Na Praça Deodoro, encontram-se muitos locais esburacados, local de acesso às pessoas com deficiência apresentando barreiras, obstruindo a passagem do pedestre 1(f); no Parque Urbano Santos, no Colégio Liceu Maranhense, encontra-se a rampa de acessibilidade, mas o portão da escola apresenta escadas que tornam inacessíveis a entrada ds com deficiência 1(g).

Já na Rua Silva Jardim, encontramos uma rua estreita coberta de mato 1(h), calçada com degraus 1(i) e a calçada do Hospital Universitário Materno Infantil sem acessibilidade 1(i).

## 5.2 Roteiro 2: trajeto da Praça Deodoro, Rua da Alegria e Barão de Itapary



1(e)-Rua Grande    1(f)-Praça Deodoro    1(g)-Parque Urbano Santos    1(h)Rua Silva Jardim  
 Fonte: SANTOS, 2016



1(i) – Rua Silva Jardim  
 Fonte: SANTOS, 2016



**2(a) – Praça Deodoro**  
Fonte: SANTOS, 2016

**2(b) – Rua da Alegria**

**2(c) – Rua Barão de Itapary**

A Praça Deodoro, como já foi falado anteriormente, concentra a maior circulação de veículos coletivos e privados por onde param todos as linhas de ônibus e vans que trafegam no centro. Nesse trecho, observamos algumas rampas de acessibilidade para os pedestres com deficiência 2(a), atendendo às normas estabelecidas pela ABNT NBR 9050.

A Rua da Alegria apresenta fluxo de veículos privados com velocidade reduzida 2(b), permitindo estacionamento de veículos em um dos lados ao longo de toda sua extensão. As calçadas são muito estreitas e mal conservadas e fazem com que a maioria dos pedestres utilize a rua para a caminhada, dividindo o espaço com os veículos. Para os pedestres, essa rua é o principal canal de ligação entre a praça Deodoro e o hospital Universitário Presidente Dutra da Universidade Federal do Maranhão, hospital de referência em todos os níveis de complexidade em especial na Alta complexidade, além de ser campo de ensino, pesquisa e extensão na área de saúde e afins.

A Rua Barão de Itapary possui grande movimento de pessoas e automóveis e são visíveis os problemas, bem como a calçada do hospital Presidente Dutra, local de fluxo de pedestre, que apesar de apresentar rampa de acessibilidade,

observa-se a inadequação para o pedestre cadeirante, pois os portões para entrada de pessoas não tem espaço suficiente para passagem do cadeirante 2(c).

### 5.3 Roteiro 3: Praça Gonçalves Dias e Praça Maria Aragão



**3(a) rampa Praça Gonçalves Dias 3(b) barreiras Praça Gonçalves Dias 3(c) rampa Praça M<sup>a</sup> Aragão**

Fonte: PRAZERES, 2015; SANTOS, 2016.

A Praça Gonçalves Dias, localizada no largo dos Remédios, conhecida como largo dos amores, devido ser atrativo para encontro dos jovens e namorados, mas aos visitantes que apresentem deficiência física ou mobilidade reduzida, ficam impossibilitados de passearem, porque esta apresenta apenas uma rampa nas proximidades da Igreja dos Remédios 3(a), cujo acesso é impedido ao restante da praça que é toda circulada de escadas 3(b).

Na Praça Maria Aragão, local de apresentação de grandes eventos culturais, apresenta uma rampa com inclinação inadequada 3(c). Ainda na Praça Maria Aragão, as péssimas condições das calçadas dificultam a circulação das pessoas, tanto com deficiência ou sem deficiência. Não existe um banheiro que adaptado aos deficientes cadeirantes. Apesar de terem direito de utilizar serviços como todos os cidadãos comuns, a maioria das vezes, não tem acesso aos serviços devido a presença de barreiras físicas como escadas, falta de rampas ou portas suficientemente largas, por falta de conservação das calçadas, com sinalizações



sensoriais, guias rebaixadas, transportes sem adaptações, falta de informação em braile ou linguagem de interpretação para surdos.

Diante disso (BATISTA, 2007) afirma que é importante se pensar na cidade sustentável de forma holística, para tanto é viável estabelecer dois pontos cruciais que são “a não criação de novas barreiras à acessibilidade e a eliminação das barreiras já existentes”.

A barreira urbanística, que ocorre no ambiente urbano, tornando obstáculo que impede um indivíduo de circular pelas ruas, a pé ou em veículos, ou ainda, de utilizar um equipamento urbano, sendo, desta forma, a mais abordada no presente trabalho, considerando que é no ambiente urbano que se insere a calçada, objeto do presente estudo.

## **6 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Na pesquisa feita através da seleção de artigos, e trabalhos científicos publicados em revistas eletrônicas foram favoráveis a uma adequação das cidades com suas calçadas acessível aos pedestres, tendo como responsabilidade a prefeituras.

O resultado da pesquisa apresentou, conforme a porcentagem ao lado que no ano de 2000 houve o maior número de publicações com (18%) dos artigos pesquisados, seguidos pelos anos 2008 (15%), 2004 (9%), 2006 (9%) e 2012 (9%), 1989 (6%), 1993 (6%), 2007 (6%) e 2015 (6%). Os artigos que foram analisados foram agrupados por áreas específicas ao tema em estudo, como: pessoas com deficiências (38%), cidades (26%), acessibilidade (23,5%), calçadas (9%), mobilidade urbana (9%), transporte (9%), cidadania (3%), barreiras (3%) e rua (3%).

## 7 CONCLUSÃO

A falta de acessibilidade nas calçadas do centro de Luís, dificulta a vida das pessoas que possuem algum tipo de deficiência e precisa se locomover pela cidade.

Segundo pesquisas em periódicos locais, em 2013, O Ministério Público enviou à Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação (SEMURH) uma recomendação para que fosse criada uma lei de adequação das calçadas no Centro de São Luís, algumas adaptações foram feitas, mas quem possui algum tipo de deficiência continua esbarrando em obstáculos ao transitar pelo centro.

Em 2015 foi feita uma vistoria nas praças Maria Aragão e Gonçalves Dias por iniciativa da 1ª Promotoria de Justiça Especializada na Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, contando com a presença de representantes dos Conselhos Estadual e Municipal da Pessoa com Deficiência, Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação (SEMURH) e Fundação Municipal de Cultura (FUNC).

Tendo como objetivo da visita verificar as condições de acessibilidade das praças e propor as mudanças necessárias. Entre as irregularidades encontradas estavam a quantidade insuficiente de rampas de acesso. A Praça Gonçalves Dias, possui apenas uma rampa, além de que a inclinação da rampa é inadequada. No caso da Praça Maria Aragão, as péssimas condições das calçadas também dificultam a circulação das pessoas com ou sem deficiência, bem como a falta de banheiros adaptados na Maria Aragão.

Conforme os resultados obtidos foi possível verificar alguns aspectos que mostram a necessidade emergencial da melhoria da cidade de São Luís para a inserção da pessoa com deficiência. E essa inclusão social parece que só poderá ocorrer, quando as ruas do centro de São Luís estiverem acessíveis ao pedestre seja com deficiência ou não, cabe às pessoas com deficiência encararem não como um obstáculo, mas como um motivo de luta e perseverança em busca de igualdade e justiça na relação indivíduo versus sociedade.

## REFERENCIAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9283 – Mobiliário urbano – Classificação. Rio de Janeiro: ABNT, 1986.

\_\_\_\_\_. NBR 9050 – **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Análise de métodos para avaliação da qualidade de calçadas**. São Carlos: UFSCar, 2003. Disponível em: <[http://www.transitobr.com.br/downloads/dissertacao\\_calcada.pdf](http://www.transitobr.com.br/downloads/dissertacao_calcada.pdf)> Acesso em 29 mar 2016.

ALMEIDA, Maria do P. Socorro C. B. Santos. **O itinerário da cidadania: a acessibilidade das pessoas com deficiência visual ao Centro Histórico de São Luís** - Maranhão. São Paulo: PUC. Dissertação de Mestrado, 2010.

BATISTA, I. F. A. **Acessibilidade espacial na cidade de São Luís: fonte de inclusão ou exclusão?**2007. 102f. Monografia de Graduação (Licenciatura em Geografia). Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2007.

BITTENCOURT, A.L. C.; SOUSA, S.M. Vasconcelos de; MIRANDA; V.M.D. de. **Acessibilidade em calçadas: modelo para verificação em projetos básicos de editais de obras e serviços de engenharia pelos Tribunais de Contas**. Rio de Janeiro: PUC, 2008. Disponível em: [www.tce.rj.gov.br/documents/454798/528797/08CEAOP\\_BITTENCOURTANA.pdf](http://www.tce.rj.gov.br/documents/454798/528797/08CEAOP_BITTENCOURTANA.pdf). Acesso em: 20 abr. 2016.

BRASIL. **Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. CORDE, Brasília, DF, Setembro de 2007.

BRASIL. **Programa Brasil Acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana Ministério das Cidades. 2004. 114 p.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. Manual de legislação em saúde da pessoa com deficiência/Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento Ações Programáticas Estratégicas. 2. ed. **Rev. atual**. Brasília: Editora do Ministério da Saúde, 2006. 346 p. – (Série B. Textos Básicos de Saúde).

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. São Paulo: Saraiva, 2008.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. **Regulamenta a Lei 7.853, de 24 de outubro de 1989**, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D3298.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3298.htm)>. Acesso em: 28 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. **Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000**, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato20042006/2004/Decreto/D5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato20042006/2004/Decreto/D5296.htm)>. Acesso em: 28 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8666cons.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2016

\_\_\_\_\_. Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989. **Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social**, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L7853.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7853.htm) Acesso em: 28 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. **Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L10048.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10048.htm). Acesso em: 28 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. **Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.htm)>. Acesso em: 28 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. SENADO FEDERAL. **Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008**. Aprova o texto da Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência e de seu protocolo facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; COHEN, R. **Afeto e Lugar: A Construção de uma Experiência Afetiva por Pessoas com Dificuldade de Locomoção**. In Anais do Seminário Acessibilidade no Cotidiano. CD-ROM. Rio de Janeiro, 2004.

FEIJÓ, A. R. A. **O direito constitucional da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**. Normas Constitucionais de Acesso e Efetivação da Cidadania à luz da Constituição Federal de 1988. Brasília: Ministério da Justiça, Secretaria de Estado dos Direitos Humanos, 2011. Disponível em: [o-direito-constitucional-da-acessibilidade-das-pessoas-portadoras-de-defici%C3%Aancia-ou-com-mob](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2011/07/lei0186-08.pdf). Acesso em abr.2016.

GOMIDE, A. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Políticas sociais: acompanhamento e análise, 2006, pp 242-250.

GOITIA, F. C. **Breve história do urbanismo**. Lisboa, Editorial Presença, 1992.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atlas do Estado do Maranhão**. Rio de Janeiro, 2015.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LACERDA, S. M. **Precificação de Congestionamento e Transporte Coletivo Urbano**. Disponível em: <[http://pcc2560.pcc.usp.br/T2\\_op%C3%A7%C3%A3o%20de%20temas/pre%C3%A7o\\_congestionamento.pdf](http://pcc2560.pcc.usp.br/T2_op%C3%A7%C3%A3o%20de%20temas/pre%C3%A7o_congestionamento.pdf)>. Acesso em: jan 2016.

LAMOUNIER, Ludimila Penna. **Acessibilidade em calçadas**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2015. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema14/2015\\_9203-acessibilidade-em-calçadas-ludimila-lamounier](http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema14/2015_9203-acessibilidade-em-calçadas-ludimila-lamounier). Acesso em: 21 abr. 2016

LUNARO, Adriana. **Avaliação dos espaços urbanos segundo a percepção das pessoas idosas**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em engenharia urbana da Universidade Federal de São Carlos. Centro de Ciências Exatas e Tecnologia. São Carlos, 2006. Disponível em: <[http://www.btdtd.ufscar.br/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=1137](http://www.btdtd.ufscar.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1137)>. Acesso em: 02 abr. 2016.

MAGAGNIN, Renata C. **Análise de Desempenho Espacial e Perceptiva do Espaço Público: o Caso da Avenida São Carlos**. Dissertação de Mestrado, São Carlos: UFSCar, 1999. Disponível em: <[http://www.transitobr.com.br/downloads/dissertacao\\_calçada.pdf](http://www.transitobr.com.br/downloads/dissertacao_calçada.pdf)> Acesso em março de 2016.

MOUETTE, D. **Os Pedestres e o Efeito Barreira**. Tese de Doutorado. São Paulo: EPUSP: 1998.

PRADO, J.M.L. **Trânsito Louco**. São Paulo: F.T.D. S.A., 1993.

Programa da ONU. **Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012; Rumbo a una nueva transición urbana**. ONU-Habitat, Agosto del 2012. Disponível em: <http://estaticog1.globo.com/2012/08/21/Estado-de-las-Ciudades-de-America-Latina-y-el-Caribe-2012.pdf>. Acesso 20 abr.2016.

RABELO, Gilmar B. **Avaliação da acessibilidade de pessoas com deficiência física no transporte coletivo urbano**. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2008. Disponível em: <[http://www.btdtd.ufu.br//tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=1770](http://www.btdtd.ufu.br//tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1770) >. Acesso em: 02 abr. 2016.

REIS FILHO, N.G. **Quadro da arquitetura no Brasil**.6.ed.São Paulo, Perspectivas. Coleção Detalhes. 1987.211p.

**Relatório do programa ONU-Habitat traz dados sobre distribuição de renda. Segundo o estudo, país só está atrás de Guatemala, Honduras e Colômbia.**

2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/08/brasil-avanca-mas-e-quarto-pais-mais-desigual-da-america-latina-diz-onu.html>. acesso em: 20 abr. 2016

**Relatório mundial sobre a deficiência.** São Paulo, 2012. 334 p. disponível em: [http://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/usr/share/documents/RELATORIO\\_MUNDIAL\\_COMPLETO.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/usr/share/documents/RELATORIO_MUNDIAL_COMPLETO.pdf). Acesso em 20 abr 2016

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão.** 5. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2000.

VARGAS, H.C. **Mobilidade Urbana nas Grandes Cidades.** URBS. São Paulo, nº47, ano XII, p. 7- 11, jul-ago-set, 2008.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço interurbano no Brasil.** São Paulo, SP: Nobel, 2001.

YÁSIGI, Eduardo. O Mundo das calçadas: por uma política democrática de espaços públicos. 2000. **Imprensa Oficial de São Paulo.** São Paulo: Humanitas, 2000.

Sites pesquisados:

<http://pessoascomdeficiencia.com.br/site/2013/12/10/estado-maranhao-tem-mais-de-um-milhao-e-meio-de-pessoas-com-deficiencia/>

<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/relatorio-calcadas-do-brasil---jan-2013.pdf>

<http://www.usp.br/nutau/CD/171.pdf>

[https://pt.wikipedia.org/wiki/História\\_das\\_cidades](https://pt.wikipedia.org/wiki/História_das_cidades)

<http://thecityfixbrasil.com/2015/04/15/nossa-cidade-a-calcada-e-seus-varios-donos/>

[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-71822011000300015](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822011000300015)

<http://agenciasaoluis.com.br/noticia/7377/>