

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE POS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL E
REGIONAL

ALCIMAR FERREIRA RIBEIRO

ACESSIBILIDADE EM TECIDOS HISTÓRICOS E MODERNOS: análise do Centro
Histórico e do bairro Cidade Operária na cidade de São Luís - MA.

São Luís - MA

2016

ALCIMAR FERREIRA RIBEIRO

ACESSIBILIDADE EM TECIDOS HISTÓRICOS E MODERNOS: análise do Centro
Histórico e do bairro Cidade Operária na cidade de São Luís - MA.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Estadual do Maranhão-UEMA, como pré-requisito parcial para obtenção do título de mestre.

Linha de Pesquisa: Movimentos Sociais, Território e Planejamento

Orientadora: Prof^a. Dra. Grete Soares Pflueger.

São Luís - MA

2016

ALCIMAR FERREIRA RIBEIRO

ACESSIBILIDADE EM TECIDOS HISTÓRICOS E MODERNOS: análise do Centro

Histórico e do bairro Cidade Operária na cidade de São Luís - MA.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Estadual do Maranhão-UEMA, como pré-requisito parcial para obtenção do título de mestre.

Linha de Pesquisa: Movimentos Sociais, Território e Planejamento

Orientadora: Prof^a. Dra. Grete Soares Pflueger.

Aprovada em: / /

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dra. Grete Soares Pflueger (**Orientadora**)
Doutora em Urbanismo
Universidade Estadual do Maranhão

Prof. Dr. Alex Oliveira de Souza
Doutor em Urbanismo
Universidade Estadual do Maranhão

Prof^a. Dra. Fabíola de Oliveira Aguiar
Doutora em Engenharia de Transportes
Universidade Estadual do Maranhão

À minha família, em especial à minha mãe, Alderice Ribeiro, por todo amor, carinho e dedicação e por nunca ter medido esforços para proporcionar o meu bem-estar; e ao meu irmão, Mauri Ribeiro que, nesse momento, está lá em cima, ao lado do Senhor.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus, pela vida, saúde e paz ao longo da caminhada na Pós-Graduação, bem como pelo amparo nos momentos de aflição, cansaço, desânimo e insegurança na hora de produzir este trabalho.

À minha mãe, Alderice Ribeiro, a pessoa que eu mais amo na vida e que sempre esteve do meu lado. Seu amor, apoio, carinho, confiança, dedicação e incentivo à minha educação sempre a fizeram acreditar na minha capacidade de crescer, conquistar e realizar todos os meus sonhos, anseios e desejos. Ainda que eu usasse todas as palavras de agradecimentos, estas não seriam suficientes para descrever o quanto sou grato à senhora, mamãe! Amor maior não há!

Ao meu pai Manoel Ribeiro, por sempre me ensinar a distinguir entre certo e o errado, bem como mostrar que a escolha de um deles só depende de nós. Hoje posso lhe dizer que, mesmo com os tropeços da vida, acredito ter escolhido o caminho certo!

À minha irmã, Graça Ribeiro, que sempre me socorreu nos momentos de correria com os trabalhos acadêmicos tanto na Graduação como também na Pós, mesmo tendo que conciliar tempo entre os seus e os meus. Grande parte do meu sucesso em alguns deles, devo inteiramente a você!

Aos meus demais irmãos, pelo apoio constante ao longo da minha jornada, uma vez que sempre que puderam, fizeram-se presentes e prestativos e, dessa forma, contribuíram com a minha caminhada na Universidade. Obrigado por sempre torcerem pelo meu sucesso!

Às minhas amigas irmãs, Arianne Costa e Carolina Costa, por tudo o que já fizeram por mim e por me demonstrarem constantemente que amizade de verdade não está na quantidade de afetos e carinhos e sim na intensidade e qualidade dos mesmos. Não posso me esquecer de dona Angelita e seu Riba, seus pais, que me acolheram como a um filho e que hoje posso dizer com toda a certeza que Deus coloca as pessoas certas e nos momentos certos de nossas vidas, para somar e nos ajudar a encarar esta vida desafiadora e instável. Não tenho palavras suficientes para agradecer-lhes por tudo. Amo e admiro muito vocês e a linda família que tem. Que Deus os abençoe sempre e os retribua em dobro tudo o que vocês tem feito por mim!

Aos meus grandes amigos Vitor Menezes, Jorgetans Damasceno, Vânia Neves, Débora Klenys, Ely Batista, Silvino Neto, João Batista, Gildásio Vieira, Jocicleia Castro, Zuleide Teixeira, Ronaldo Sodré, Samuel Maciel e Tibério Augusto, pelo apoio e ombro amigo constantes, palavras de incentivo e companhia sempre muito agradável nos diversos momentos em que já vivemos juntos, os quais, sem dúvidas, tornaram a minha jornada mais leve e a minha vida mais divertida e humana nos últimos anos. Deus foi muito generoso comigo ao colocá-los na minha vida. Muito obrigado mesmo por tudo! Amo muito vocês!

À professora Grete Pflueger, minha orientadora no Mestrado, por todo apoio na construção deste trabalho. Sou muito grato pela ajuda constante ao longo dos meses que antecederam a concretização deste trabalho que, para mim, foi bastante desafiador. Agradeço também pela prestatividade e orientação sempre muito segura. Obrigado de coração por não ter desistido de mim, mesmo quando tudo parecia perdido. Seu voto de confiança concedido a mim foi determinante e fundamental para que eu seguisse em frente e finalizasse este trabalho. Além de professora, tornou-se uma amiga e incentivadora na minha busca pelo sucesso pessoal e profissional.

À professora Wasti Cunha, minha orientadora na Graduação, pela oportunidade de crescimento dentro da Universidade, possibilitada através da minha inserção na Iniciação Científica, que deu origem a esta pesquisa no Mestrado. Sou muito grato mesmo!

A todos os professores e colaboradores do Mestrado, pelo conhecimento e experiência passados ao longo do mestrado. Os seus esforços contribuíram e contribuirão significativamente para o meu crescimento profissional!

À FAPEMA pela concessão da bolsa de mestrado que, sem dúvidas, contribuiu significativamente para que a minha caminhada durante os dois anos do Mestrado recebesse o suporte financeiro necessário e fundamental para a construção e concretização deste trabalho.

Oportunamente, agradeço ao Governo do Estado e novamente à FAPEMA pela Bolsa no Exterior e Bolsa Instalação a mim concedidas durante os meses de intercâmbio em Portugal, quando participei do Estágio Internacional de Mestrado, do Programa Cidadão do Mundo da FAPEMA.

Enfim, agradeço a todos que, de alguma forma, contribuíram para a concretização deste trabalho e dividiram parte do seu tempo comigo no Mestrado e fora dele. Obrigado mesmo!

RESUMO

Este trabalho analisa as condições de acessibilidade na cidade de São Luís, Maranhão, especificadamente no Centro Histórico e no bairro Cidade Operária. Para tanto, a referente pesquisa considera que garantir o pleno acesso aos espaços da cidade é um dever de toda cidade e direito de todos habitantes e transeuntes da mesma. No entanto, essa prerrogativa apresenta fortes disparidades quando inserida no contexto do espaço urbano da cidade. Entrelaçada a essa perspectiva, a acessibilidade entra como questão essencial na discussão sobre a cidade e o seu usufruto por parte de sua população. A respeito do Centro Histórico, a pesquisa dá ênfase essencialmente aos problemas de acessibilidade do local, por entendermos que, por se tratar de uma área antiga, os problemas de acessibilidade são recorrentes e, portanto, mais evidentes. Tratando-se do bairro Cidade Operária, área periférica de São Luís, a pesquisa aborda, de modo geral, além dos problemas de acessibilidade, questões sobre infraestrutura e mobilidade, por se tratar de uma área mais recente, apresentando, dessa forma, características particulares das cidades com urbanização mais recente. Apesar de a pesquisa ter como público-alvo a população em geral, é dada maior ênfase para as pessoas com deficiência física que moram, visitam ou que, de alguma forma, tem algum contato com as áreas pesquisadas, por entendermos que estas pessoas apresentam maior dificuldade e, portanto, necessitam de maior assistência por parte do Poder Público. A pesquisa tem como objetivos principais a identificação e a caracterização dos principais problemas referentes à acessibilidade nas áreas pesquisadas. Para esclarecer essas questões, a problemática enfocada neste trabalho procurou abordar, em um formato histórico dialético, o processo histórico e o seu estágio atual, numa tentativa de apurarmos até que ponto a presença ou ausência de acessibilidade interfere na maneira como a sociedade e as pessoas com deficiência física, em especial, apropriam-se da cidade. Para tanto, fora utilizada como principal hipótese, a de que tais problemas citados no Centro Histórico foram agravados com o decorrer dos anos por se tratar de uma área tombada, onde há barreiras de ordem arquitetônica causados pela falta de adequação e adaptação das ruas, calçadas e demais equipamentos urbanos, tornando-se inapropriados para atender e acomodar pessoas com deficiência física, mobilidade reduzida, dentre outros; e, já no caso do bairro Cidade Operária, os problemas de acessibilidade e infraestrutura deixaram o bairro e boa parte de sua população à mercê das políticas públicas necessárias que não atendem, tampouco assistem os seus moradores como deveria.

Palavras-chave: Acessibilidade; Centro Histórico de São Luís; Cidade Operária.

ABSTRACT

This paper analyzes the accessibility conditions in São Luís, Maranhão, specifically in the Historic Center and the Cidade Operária neighborhood. Therefore, the related research finds that ensure full access to city spaces is a duty of every city and the right of all inhabitants and passers-by of it. However, this prerogative has strong disparities when placed in the context of urban space of the city. Intertwined with this perspective, accessibility comes as a key issue in the discussion about the city and its enjoyment by its people. Regarding the Historic Center, the research emphasizes primarily to site accessibility problems, because we believe that, because it is an old area, accessibility problems are recurrent and therefore more evident. With regard to the Cidade Operária neighborhood, peripheral area of São Luís, the research approaches in general, in addition to accessibility issues, issues of infrastructure and mobility, because it is a newer area, thus presenting, particular characteristics of cities with more recent urbanization. Although research has as target audience the general population is given greater emphasis to people with disabilities who live, visit or that in some way, have any contact with the surveyed areas, because we believe that these people have higher difficulty and therefore need more assistance from the Government. The research has as main objectives the identification and characterization of the main problems regarding accessibility in the surveyed areas. To clarify these issues, the issue focused in this study sought to address, in a dialectical historical format, the historical process and its current state in an attempt for us to ascertain to what extent the presence or absence of accessibility interferes with the way society and people with physical disabilities, in particular, appropriated from the city. For this purpose, it had been used as the main hypothesis, that such problems cited in the historic center were compounded with the years because it is a fallen area where there are architectural order barriers caused by lack of adjustment and adaptation of streets, sidewalks and other urban facilities, making it inappropriate to meet and accommodate people with physical disability, reduced mobility, among others; and, as in the case of the Cidade Operária neighborhood, the problems of accessibility and infrastructure have left the neighborhood and much of its population at the mercy of the necessary public policies that do not attend, either watch its inhabitants as it should.

Keywords: Accessibility; São Luís Historical Center; Cidade Operária.

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas e Técnicas
ABA	Ato das Barreiras Arquitetônicas
ADA	Ato dos Americanos com Deficiência
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
AR	Ato da Reabilitação
ART	Anotação de Responsabilidade Técnica
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH	Banco Nacional de Habitação
CAU	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
CIF	Classificação Internacional de Funcionalidade
CH	Centro Histórico
CNI	Confederação Nacional da Indústria
COHAB	Companhia de Habitação Popular
CREA	Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
ECA	Conceito de Acessibilidade Europeu
FAPEMA	Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMESC	Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico de Artístico Nacional
MP	Ministério Público
NBR	Norma Brasileira Regulamentadora
NTU	Associação Nacional das Empresas
OMS	Organização Mundial da Saúde

ONU	Organização das Nações Unidas
PDL	Pessoa com Dificuldade de Locomoção
RAE	Rota Acessível Externa
RAI	Rota Acessível Interna
RDC	Resolução de Diretoria Colegiada
RMGSL	Região Metropolitana da Grande São Luís
SEMOT	Secretaria Municipal de Obras e Transportes
SEMTUR	Secretaria Municipal de Turismo
SEMURH	Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação
SET	Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de São Luís
SIT	Sistema Integrado de Transporte
UEMA	Universidade Estadual do Maranhão
UFMA	Universidade Federal do Maranhão
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura
ZPH	Zona de Preservação Histórica

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Normas técnicas de acessibilidade da ABNT.....	30
Figura 02	Centro Histórico de Barcelona, na Espanha, onde se observa nivelamento em toda extensão de suas ruas e passeios.....	39
Figura 03	Centro Histórico de Barcelona, na Espanha, onde se observa os passeios e guias rebaixadas das ruas no mesmo nível da via de tráfego.....	40
Figura 04	Atividade de campo desenvolvida durante estágio internacional na Universidade de Aveiro, Portugal.....	41
Figura 05	Vista da cidade de Aveiro, Portugal.....	41
Figura 06	Os sete Princípios do Desenho Universal criados por Ronald Mace e seu grupo na década de 1990.....	45
Figura 07	Tipos e definições de deficiência física segundo o Decreto Federal nº 5.296/04.....	48
Figura 08	População com deficiência no Brasil (em milhões).....	49
Figura 09	População com deficiência física no Nordeste (em milhões).....	50
Figura 10	População com deficiência física no Maranhão (em milhões).....	50
Figura 11	População com deficiência física na Grande São Luís.....	51
Figura 12	Localização da cidade de São Luís na Ilha do Maranhão.....	52
Figura 13	Plano de urbanização de São Luís em forma de xadrez de Frias de Mesquita.....	53
Figura 14	Pintura de Manoel Canto. Vista de São Luís em 1864.....	55
Figura 15	Rua da Estrela e o Largo do Comércio no bairro da Praia Grande datado de 1855.....	55
Figura 16	Rua da Estrela no bairro da Praia Grande por volta de 1905.....	56
Figura 17	Planta da área central de São Luís onde está localizado o Centro Histórico.....	57
Figura 18	Planta da cidade de São Luís.....	58
Figura 19	Localização do Centro Histórico na cidade de São Luís.....	59
Figura 20	Centro Histórico de São Luís com a delimitação das áreas protegidas.....	62
Figura 21	Casarões construídos nos séculos XVIII e XIX no bairro Praia Grande.....	65
Figura 22	Casarões construídos nos séculos XVIII e XIX no bairro Praia Grande.....	65
Figura 23	Casarões construídos nos séculos XVIII e XIX no bairro Praia Grande.....	66

Figura 24	Casarões construídos nos séculos XVIII e XIX no bairro Praia Grande.....	66
Figura 25	Vista aérea do bairro da Praia Grande localizada no Centro Histórico ludovicense.....	67
Figura 26	Localização do bairro da Cidade Operária na Ilha do Maranhão.....	71
Figura 27	Quadro Síntese da Produção da COHAB – MA.....	72
Figura 28	Setores do bairro Cidade Operária (as unidades).....	73
Figura 29	Traçado do bairro Cidade Operária.....	73
Figura 30	Manchete do Jornal O Imparcial, em 09 de janeiro de 1987 sobre as listas dos contemplados.....	74
Figura 31	Manchete do Jornal O Imparcial de 06 de janeiro de 1987 sobre a entrega das unidades habitacionais aos contemplados.....	75
Figura 32	Manchete do Jornal O Imparcial de 18 de janeiro de 1987 sobre a invasão das casas recém-construídas.....	76
Figura 33	Políticos oportunistas incitam as ocupações às casas recém-construídas. Manchete do Jornal O Imparcial de 29 de janeiro de 1987.....	76
Figura 34	O Conjunto da Cidade Operária e o seu entorno.....	79
Figura 35	Escadaria na Rua Djalma Dutra no Centro Histórico de São Luís.....	81
Figura 36	Vista da Rua Djalma Dutra no Centro Histórico de São Luís.....	81
Figura 37	Igreja da Sé no Centro Histórico de São Luís.....	82
Figura 38	Escadaria de acesso ao interior da Igreja da Sé no Centro Histórico.....	83
Figura 39	Escadaria (barreira arquitetônica) no Centro Histórico arquitetônica.....	84
Figura 40	Escadaria localizada na Praça Nauro Machado no Centro Histórico.....	84
Figura 41	Carros e motocicletas estacionados em calçada do Centro Histórico.....	85
Figura 42	Guia rebaixada na calçada de acesso a uma praça localizada no Centro Histórico.....	86
Figura 43	Guia rebaixada na calçada de acesso a uma praça localizada no Centro Histórico.....	86
Figura 44	Guia rebaixada na calçada para acesso de cadeirantes à Praça Nauro Machado.....	87
Figura 45	Rua inacessível para pessoas com deficiência, mesmo apresentando guia rebaixada na calçada, devido à presença de escadaria.....	88
Figura 46	Sede da Defensoria Pública do Estado localizado na Rua da Estrela.....	89
Figura 47	Entrada da Câmara de Vereadores com adaptação para pessoas com deficiência.....	90

Figura 48	Entrada secundária de acesso à Câmara de Vereadores de São Luís com falta de adaptações necessárias para pessoas com deficiência.....	90
Figura 49	Rampa removível na entrada de acesso à sede da Defensoria Pública do Estado.....	92
Figura 50	Centro de Criatividade Odylo Costa Filho no Centro Histórico de São Luís.....	93
Figura 51	Guia rebaixada na calçada de acesso ao Centro de Criatividade Odylo Costa Filho.....	93
Figura 52	Guia rebaixada na entrada de acesso ao Centro de Criatividade Odylo Costa Filho.....	94
Figura 53	Rampa de acesso no interior no Centro de Criatividade Odylo Costa Filho.....	94
Figura 54	Guia rebaixada na calçada de acesso à entrada do Centro de Criatividade Odylo Costa Filho apresentando barreira no nível de rebaixamento apresentando barreira aos cadeirantes.....	95
Figura 55	Manchete do Jornal O Estado do Maranhão de 07 de outubro de 2016 noticiando a cobrança do Ministério Público por melhorias na acessibilidade para cadeirantes em São Luís.....	96
Figura 56	Quadro geral com as manchas dos usos predominantes do solo da Cidade Operária e de seu entorno pela população.....	98
Figura 57	Linhas de ônibus que abastecem o bairro Cidade Operária e seu entorno.	99
Figura 58	Linhas de ônibus que abastecem o bairro Cidade Operária e seu entorno.	100
Figura 59	Bacias operacionais do sistema integrado de transportes na RMGSL.....	100
Figura 60	Via pública apresentando total perda da cobertura de asfalto.....	101
Figura 61	Praça pública apresentando sinais de má conservação.....	102
Figura 62	Arborização precária e já danificada em praça na Cidade Operária.....	102
Figura 63	Agência bancária na Unidade 205 da Cidade Operária.....	103
Figura 64	Posto da Unidade de Pronto Atendimento (UPA) na Cidade Operária.....	104
Figura 65	Feira do bairro Cidade Operária.....	104
Figura 66	Delegacia de Polícia da Cidade Operária.....	105
Figura 67	Praça localizada na área limítrofe da Cidade Operária com as adjacências.....	105
Figura 68	Área externa da Feira da Cidade Operária tomada por urubus.....	106

SUMÁRIO

LISTA DE SIGLAS.....	09
LISTA DE FIGURAS.....	11
INTRODUÇÃO.....	16
1 ACESSIBILIDADE: bases conceituais, histórico e legislação.....	23
1.1 Conceitos de acessibilidade.....	23
1.2 Histórico da acessibilidade.....	25
1.2.1 Histórico da acessibilidade no Brasil.....	26
1.3 Legislação sobre acessibilidade.....	28
1.3.1 A NBR 9050 da ABNT e a Instrução Normativa nº 01 do IPHAN.....	32
1.4 As barreiras na acessibilidade.....	34
1.5 Acessibilidade em sítios históricos no mundo.....	35
1.6 Princípios do Desenho Universal.....	42
1.6.1 Rotas acessíveis.....	45
1.7 Pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida.....	46
1.7.1 Definição de deficiência física e mobilidade reduzida.....	47
1.7.2 Contingente de pessoas com deficiência física no Brasil e no Maranhão.....	49
1.7.3 Contingente de pessoas com deficiência física na Grande São Luís.....	51
2 A CIDADE DE SÃO LUÍS E O SEU PROCESSO DE URBANIZAÇÃO: da cidade colonial à moderna.....	52
2.1 Breve histórico da cidade de São Luís e do seu processo de urbanização....	52
2.2 Caracterização do Centro Histórico e do bairro Praia Grande.....	59
2.2.1. O bairro Praia Grande.....	67
3 O BAIRRO CIDADE OPERÁRIA: periferia de São Luís.....	70
3.1 Histórico do bairro.....	71
3.2 Processo de ocupação do bairro.....	78
3.2.1 Etapas de implantação.....	78
4 AS ÁREAS PESQUISADAS: caracterização socioeconômica e as condições de acessibilidade no Centro Histórico e no bairro Cidade Operária.....	80

4.1	O Centro Histórico de São Luís.....	80
4.1.1	A persistência da falta de acessibilidade em ruas “adaptadas, adequadas e acessíveis”.....	87
4.1.2	Problemas de acessibilidade no Centro Histórico mediante as múltiplas atividades desenvolvidas na área.....	89
4.1.3	Cobrança de órgãos públicos pela melhoria na acessibilidade na cidade de São Luís.....	96
4.2	O bairro Cidade Operária.....	97
4.2.1	Acessibilidade e mobilidade.....	98
4.2.2	Infraestruturura do bairro.....	101
4.2.3	Serviços públicos, privados e de lazer.....	103
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	107
	REFERÊNCIAS.....	112
	ANEXOS.....	118



INTRODUÇÃO

Se há uma interrelação entre o espaço e o social, deve haver efeitos do espaço sobre o social (VILLAÇA, 2001, p. 46-47).

Estudar o espaço urbano e, principalmete, a configuração desse espaço, é uma tarefa que exige bastante do pesquisador, visto que são muitas as questões que podemos elucidar e discutir através dos mais variados métodos, conceitos e fundamentações teóricas, apoiados em estudiosos de áreas diversas e distintas que estudam e abordam questões semelhantes, mas sob perspectivas distintas e peculiares. Essa é a complexidade da ciência contemporânea, repleta de autores, pesquisadores e estudiosos dispostos a tecer estudos sobre as diferentes perspectivas do espaço urbano, tão somente pela complexa e fascinante cidade, espaço este multifacetado, que proporciona as mais variadas relações humanas, sociais, econômicas e culturais.

A partir dessa visão, ao estudarmos o espaço urbano e suas variadas relações presentes nele, é preciso distinguir as diferentes vertentes que a cidade apresenta, onde cada uma delas se forma e se transforma de acordo com a configuração pela qual a cidade está representada. Nesse caso, mais importante que entendermos a situação urbana de uma cidade, é sabermos o processo histórico pela qual a mesma passou, extraindo desse processo os condicionantes e atributos fundamentais que nortearam a transformação do espaço urbano atual.

Trazendo-se essa discussão para o Brasil, o IBGE (2013) informou que o nosso País já conta com uma população urbana de cerca de 80%, onde a maioria desse quantitativo vive em condições adversas, uma vez que o fenômeno da rápida urbanização não conseguiu acompanhar as transformações socioespaciais que, diferente da explosão urbana, caminharam a passos lentos e acabaram provocando disparidades socioeconômicas ao longo dos anos, deixando o Brasil bastante fragmentado no que se refere às suas realidades socioespaciais em suas variadas regiões.

Vale destacar que essa não é a questão central da nossa pesquisa, porém, é importante fazermos uso dessa prerrogativa porque, de forma geral, ela faz um alerta para o fato de que as realidades regionais do Brasil em muito contribuem para as relações socioespaciais e econômicas de uma cidade e, neste caso específico, a realidade da cidade São Luís, área de estudo desta pesquisa.

Aliando-se a esse aspecto, conhecer a cidade e suas interrelações com o meio contribue significativamente para a realização de quaisquer estudos sobre o espaço e suas

interfaces. Desta forma, ao estudarmos acessibilidade e mobilidade, no caso específico desta pesquisa, precisamos antes entender como a configuração da cidade estudada está disposta e comparar as diferentes características socioespaciais presentes nela.

Nesse sentido, a busca por novas propostas e soluções para as consequências advindas do fenômeno da urbanização, bem como a procura por novos olhares para abordagens de temas já consagrados, diante dessa questão, tornam-se cada vez mais relevantes, tanto para os já renomados estudiosos como para os novos pesquisadores que, mesmo pertencentes a diferentes áreas do conhecimento, vem contribuindo para os estudos do meio urbano.

Ainda em relação à cidade e aos seus atributos, Lefebvre (2001) afirma que o direito à cidade deve ser garantido para todas as camadas da população, independente das condições sociais, econômicas ou de saúde. Esse direito à cidade vai além dos direitos sociais garantidos à população, como direito à saúde, moradia, lazer, entre outros, pois envolve o direito de participar das atividades da cidade e o direito à apropriação desta, ou seja, de se relacionar com os outros cidadãos e com os diversos equipamentos urbanos.

Nesse sentido, Santos (1996) diz que a paisagem urbana se configura nos traços materializados sob a forma de ruas, praças, avenidas, casarões e edifícios de um dado momento histórico, de uma determinada época, os quais sendo ressignificados pela comunidade sobrevivem ao tempo.

Com relação à cidade São Luís e sua relação com os diferentes sujeitos sociais da cidade, Cardoso (2007) relata que ela se assemelha aos espaços de grandes disputas sociais, sobretudo, sendo este espaço o “lôcus” privilegiado da exclusão social. Partindo deste pressuposto, situações de exclusão resultantes das desigualdades sociais podem ser agravadas pela manutenção das condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos do consumo coletivo.

Dito isto, a questão central desta pesquisa, ou o objeto de estudo, está na análise das condições de acessibilidade na cidade de São Luís, especificamente na área do Centro Histórico e do bairro Cidade Operária. Buscando, para tanto, compreender as etapas pelas quais São Luís passou em relação à sua evolução, expansão e configuração urbanas, para posteriormente entender os motivos, condicionantes, que levaram as áreas pesquisadas a apresentarem as atuais situações de acessibilidade e mobilidade dentro do contexto da geografia urbana de São Luís.

Defendida a questão central da pesquisa, delimitou-se como recorte espacial de estudo o Centro Histórico de São Luís, com recorte no bairro da Praia Grande, dando ênfase

para as questões de acessibilidade da área pelo fato de ser uma área tombada, portanto, caracterizando-se como umas das áreas com maiores problemas de acessibilidade em São Luís, e o bairro da Cidade Operária, dando ênfase para as questões de acessibilidade e infraestrutura, por se tratar se uma área da periferia da capital maranhense onde os problemas de acessibilidade e infraestrutura são mais recentes do que na região central de São Luís, uma vez tendo o bairro surgido apenas no final da década de 1990, portanto, recente.

A pesquisa **ACESSIBILIDADE EM TECIDOS HISTÓRICOS E MODERNOS: análise do Centro Histórico e do bairro Cidade Operária na cidade de São Luís-MA**, nasceu do interesse em dar continuidade aos estudos e pesquisas desenvolvidos durante a graduação, no Curso de Geografia Licenciatura e Bacharelado, na Universidade Estadual do Maranhão – UEMA.

A partir de então, resolvemos abordar a mesma temática neste trabalho, de modo ampliado e aprofundado, uma vez observadas as diversas questões ligadas à capital maranhense no que diz respeito à acessibilidade oferecida às pessoas com deficiência¹, em especial a deficiência física, impostas às mais diversas situações decorrentes da falta de adequação nos equipamentos urbanos e demais espaços da cidade, em especial na área do Centro Histórico, no bairro da Praia Grande, que se trata de uma região tombada, portanto, passível de maiores problemas no que diz respeito à adequação que vise atender aos sujeitos mencionados, acarretando numa ineficiência nas medidas de inclusão dos cadeirantes e demais pessoas com deficiência.

Dessa forma, para dar continuidade à pesquisa, além de estudarmos a respeito da acessibilidade na região do Centro Histórico de São Luís, com foco nas pessoas com deficiência que moram, visitam ou que, de alguma forma, tem algum contato com a área em questão, sendo esta considerada um dos principais espaços urbanos da capital maranhense, resolvemos ampliar o campo de estudo, ou seja, além do Centro Histórico, incluímos outra área da capital maranhense, o bairro Cidade Operária, área periférica de São Luís, onde a ideia principal foi confrontar as diferentes áreas e analisar a questão da acessibilidade, passando pela mobilidade e infraestrutura existentes nas duas áreas.

Para alcançar tal objetivo, que é a análise da acessibilidade no Centro Histórico de São Luís e no bairro Cidade Operária, a referida pesquisa também tem como propósito estabelecer uma conceituação teórica para o debate do tema e posteriormente investigar a

¹ Nesta pesquisa, o termo pessoa com deficiência é adotado na medida em que é oficialmente escolhido pelos movimentos sociais e pelas organizações civis e utilizado pela Organização das Nações Unidas, desde 2006 (CUNHA, 2012, p. 37).

realidade física nas áreas citadas em detrimento da realidade social vista e sentida pelas pessoas com deficiência física, analisando as diversas questões elucidadas no trabalho, tais como problemas de acessibilidade e nos respectivos espaços urbanos de São Luís.

A questão central do trabalho é abordar, por meio de pesquisa e análise teórica, a importância da existência de espaços acessíveis e inclusivos para uma parcela da população carente de assistência por parte do Poder Público.

Apresenta-se como primeira hipótese deste trabalho, a compreensão de que os problemas de acessibilidade em ambos os bairros, sendo um novo e o outro antigo, são recorrentes. No Centro Histórico, são resultantes de uma tipologia arquitetônica e métodos construtivos do século XVIII e XIX, os quais não incluíam medidas de acessibilidade como as que existem nos dias atuais, além dos limites de intervenção por se tratar de uma área tombada, onde há barreiras de ordem arquitetônica, causados pela falta de adequação e adaptação das ruas, calçadas e demais equipamentos urbanos. Já no bairro da Cidade Operária, onde os problemas decorrentes de um planejamento sem mobilidade e infraestrutura precária deixaram o bairro e boa parte de sua população à mercê das políticas públicas necessárias que não atendem e tampouco assistem os seus moradores como deveriam.

A segunda hipótese aponta para a ineficiência da gestão pública em efetivar as ações e aplicar as leis vigentes, pois se observa que embora haja tentativas do poder público de cobrar melhorias de intervenção na estrutura original para adequação dos equipamentos urbanos do Centro Histórico, onde citamos a construção de rampas de acesso permanentes e temporárias nos prédios coloniais, guias rebaixadas nas ruas e praças, correção do mobiliário urbano inacessível, implementação de sinalização adequada, bem como a adição de diversos equipamentos urbanos apropriados para atender e acomodar pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, dentre outros. Porém, esses serviços não são executados.

Essas intervenções materiais e urbanísticas são primordiais para facilitar a acessibilidade e consequente mobilidade no Centro Histórico. Já no bairro Cidade Operária, a ocupação desordenada de algumas áreas adjacentes ao bairro, teria provocado o surgimento de infraestrutura precária nessas áreas. No bairro, também há ineficiência da gestão pública em efetivar as ações e aplicar as leis vigentes para a adequação dos equipamentos dos espaços públicos e privados do bairro.

A terceira hipótese para a ocorrência dos problemas de acessibilidade no Centro Histórico é a de que o Poder Público, através das Instruções Normativas do IPHAN e as próprias leis estaduais, falha ao executar as alterações e adequações, uma vez que são resguardados vários dispositivos legais para intervenção na área e pouca coisa ou quase nada

mudou ao longo dos anos. Já no bairro Cidade Operária, um dos motivos que teria implicado no surgimento de problemas de mobilidade e infraestrutura no bairro, pode ter sido a lenta melhoria nos equipamentos urbanos, expansão nos bens de lazer, serviços e transportes, que não acompanhou o crescimento acelerado da sua população e também da expansão imobiliária do bairro e do seu entorno, gerando assim um desequilíbrio na relação população-infraestrutura-qualidade de vida.

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho consiste em analisar a acessibilidade no centro histórico de São Luís e no bairro Cidade Operária, incluindo também nesse cenário as condições de mobilidade e infraestrutura das áreas citadas.

Para tanto, observamos as implicações conjunturais e de ordem física e social, pelas quais as respectivas áreas passaram ao longo dos anos, desde que foram concebidas, analisando também sob o contexto histórico da cidade de São Luís como um todo, para a melhor compreensão e entendimento da formação e configuração das duas áreas estudadas neste trabalho.

Sendo assim, para se alcançar o objetivo geral, foram traçados os seguintes objetivos específicos:

- a) Caracterizar os principais problemas de acessibilidade existentes no centro histórico e no bairro Cidade Operária;
- b) Analisar as iniciativas tomadas pelo Poder Público frente aos problemas de acessibilidade presentes nas áreas pesquisadas;
- c) Estudar a legislação urbana de São Luís, com destaque para os planos diretores e demais dispositivos que tratam da acessibilidade em São Luís e no centro histórico.

O recorte temporal deste trabalho será a contemporaneidade, com análise da cidade hoje, no século XXI. No entanto, faremos uma breve contextualização histórica do Centro Histórico de São Luís, onde nos reportaremos às suas origens no século XVII, passando pelos séculos subsequentes até os nossos dias atuais. Já em relação ao bairro Cidade Operária, o nosso recorte histórico é bem mais curto, compreendido entre a metade do século XX, mais precisamente da década de 1970, quando começou a ganhar corpo um dos mais novos bairros de São Luís, a Cidade Operária, como fruto do projeto da COHAB, como veremos mais adiante, até os dias atuais.

Nas bases operativas e metodológicas, inicialmente fizemos levantamentos bibliográficos (com enfoque histórico) que deram suporte teórico sobre o tema escolhido nesta pesquisa. Em seguida, buscamos estudos que contemplassem direta ou indiretamente

informações sobre o campo de estudo e, a partir daí, realizamos visitas a campo, para posteriores investigação empírica e registros fotográficos.

Realizamos também buscas por informações em órgãos e instituições públicas como a Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação – SEMURH, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos – IMESC, Instituto do Patrimônio Histórico de Artístico Nacional – IPHAN, e nas bibliotecas da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA e na Biblioteca Pública Benedito Leite, além dos resultados obtidos com o estágio internacional de mestrado realizados na Universidade de Aveiro em Portugal, através do programa STGI, edital da FAPEMA.

É importante destacar que, além da bibliografia consultada para embasamento teórico, foram utilizados também documentos legislativos municipais, estaduais e federais que tratam sobre a acessibilidade e mobilidade tanto no Brasil, quanto na cidade de São Luís e no Centro Histórico, tais como o impedimento à construção de obstáculos nas calçadas do perímetro urbano de São Luís (Anexo A) e outras que asseguram alguns benefícios às pessoas com deficiência, como, por exemplo, a obrigatoriedade de adequação dos edifícios públicos e demais equipamentos urbanos de uso público e privado que sejam utilizados para um bem público (Anexo B).

Em se tratando da reflexão teórica deste trabalho, nos referendamos em autores que tratam da cidade e da questão urbana e social, como Henri Lefebvre, Milton Santos, Flávio Villaça, entre outros, que serviram como importante suporte teórico na construção deste trabalho.

Na relação teoria e campo de estudo, buscamos alguns estudiosos da realidade urbana de São Luís e do Centro Histórico como Frederico Burnett, Andrés e Ribeiro Júnior, além de autores que estudam as questões da acessibilidade e mobilidade como Fabíola Oliveira, Maciel Júnior e Raia Júnior. Dessa forma, como diz Cunha (2012), incorporar o olhar das ciências sociais na compressão da cidade acessível, bem como nas estratégias de mobilidade urbana, parece ser um desafio na busca de novos caminhos que possam reduzir as desigualdades sociais dentro dos espaços citadinos, potencializando, dessa forma, a valorização do cidadão com deficiência física.

Além desta parte introdutória, o trabalho está dividido em cinco capítulos somados às considerações finais e complementado com anexos que se fizeram importantes. Desta forma, nos cinco capítulos são tratados os conceitos de acessibilidade e mobilidade, as legislações pertinentes a esses temas, um breve histórico da cidade de São Luís e das áreas de estudo, no

caso específico, do Centro Histórico e do bairro Cidade Operária, além, é claro, da questão central da pesquisa, onde é feito uma análise através do trabalho de campo e sendo suscitadas, paralelamente a essas análises, discussões a respeito da acessibilidade e mobilidade nas áreas pesquisadas.

Dessa forma, ao longo deste texto, tentamos responder algumas indagações, que emergiram em paralelo a sua construção, tais como: Quais os principais determinantes socioespaciais presentes no Centro Histórico de São Luís que causaram os problemas de acessibilidade no local? Por que essa realidade encontrada no centro histórico perdura há muitos anos e quase nada mudou de lá para cá? O bairro Cidade Operária é independente do resto da cidade em relação a mobilidade urbana e prestação de serviços? Como está estruturado o bairro Cidade Operária? É um bairro multifacetado? É acessível?

Essas questões do Centro Histórico nos inquietam desde a graduação, quando nosso primeiro ciclo de coleta de dados fora ainda no trabalho monográfico, onde, na oportunidade, realizamos pesquisa sobre as condições de acessibilidade voltadas para os cadeirantes e demais pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida. Já as questões sobre o bairro Cidade Operária surgiram recentemente, numa busca de se estudar diferentes áreas de São Luís, para confrontar as realidades longe do centro da cidade, com dados socioespaciais complexos e ao mesmo tempo peculiares.

Mais recentemente, com novas bibliografias, dados pesquisados, novos questionamentos, visita a campo e o devido acompanhamento do orientador, chega-se a pretensão de aprofundar esta pesquisa, no intuito de colaborar, através de informações e bases científicas, tanto com a compreensão das condições de acessibilidade na região do Centro Histórico de São Luís, como também da acessibilidade e infraestrutura no bairro Cidade Operária, uma vez observadas e analisadas as fases pelas quais essas áreas passaram ao longo dos anos, configurando-se em áreas multifacetadas do ponto de vista socioespacial.

1 ACESSIBILIDADE: Bases conceituais, histórico e legislação

1.1 Conceitos de acessibilidade

A palavra acessibilidade tem a sua origem no latim chamada de *accessibilitas*, tendo como significado o livre acesso, proximidade de aproximação. Possui várias definições, segundo os diferentes enfoques, uma vez que, em relação ao seu conceito, são vários encontrados atualmente. Entretanto, todos possuem as suas semelhanças e diferenças, o que torna essa temática ainda mais diferenciada e complexa de lidar no ponto de vista daqueles que a estudam.

O dicionário Houaiss da Língua Portuguesa, na página 52, apresenta a seguinte definição para a palavra acessibilidade: “qualidade ou caráter do que é acessível; facilidade na aproximação, no tratamento ou na aquisição”. Em consonância a essa definição, o Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, diz que acessibilidade é “condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transportes e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Por sua vez, Vasconcelos (2000) diz que a acessibilidade na sua forma mais simples pode ser medida pelo número e pela natureza dos destinos que podem ser alcançados por uma pessoa. Para Ferraz (1991), a acessibilidade pode ser entendida como sendo a distância percorrida por um indivíduo, ou usuário, para utilizar o transporte a fim de realizar uma determinada viagem, que compreende distância da origem da viagem até o local de embarque e, do local de embarque até o destino final.

Afirmção esta retomada por Aguiar (2010), quando diz que a acessibilidade “deve ser um dos aspectos e exigências que devem guiar as decisões de projetos e por isso ela não deve ser considerada apenas depois que as decisões são tomadas.”.

Nesse sentido, Raia Jr (2000) ressalta que é importante destacar associação existente entre o uso do solo, condição socioeconômica e acessibilidade. A acessibilidade cresce quando os seus deslocamentos apresentam um custo menor e a propensão para interação entre dois lugares cresce com a queda do custo dos movimentos entre eles.

Cardoso e Matos (2007) confirmam essa relação ao serem enfáticos na afirmação que:

A acessibilidade urbana é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte e se constitui como um importante indicador de exclusão social, ao lado. Entre outros, da mobilidade, da habitação, da educação e da renda. Nesse sentido, a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades econômicas.

Dessa forma, pode-se dizer que o ambiente, urbano ou edificado, é considerado acessível quando é convidativo e de fácil entendimento, permitindo a utilização por todas as pessoas, independente de qualquer condição física, cognitiva ou sensorial.

De acordo com Bins Ely et. al.(2004), a garantia da cidadania para a pessoa com deficiência, bem como para a toda a sociedade, perpassa pelo pleno exercício de direitos básicos, incluindo educação, saúde, trabalho, lazer, assistência social, transporte, cultura e acessibilidade ao meio físico-espacial.

Como dizem Alves e Raia Jr. (2009), deve-se entender que o conceito de acessibilidade não está limitado apenas às pessoas que apresentam algum tipo de limitação de movimento, e sim, aquelas pessoas que não possuem acesso ou apresentam restrições às infraestruturas urbanas no sistema viário (ausência de calçadas ou essas estão em condições precárias, vias em péssimas condições de operação, falta de segurança para os deslocamentos a pé ou por bicicleta, aumento do risco de acidentes de trânsito) e no transporte público (linhas deficientes, tarifas elevadas, operação precária, veículos velhos etc.).

Nesse contexto, o acesso aos elementos que compõem o ambiente é fator a ser trabalhado no processo de planejamento das cidades. Assimilar o que de fato é acessibilidade torna-se fundamental para o alcance de uma sociedade mais humana, onde toda a população possa conquistar sua plena cidadania (BAHIA ET AL., 1998).

Com relação aos diferentes conceitos abordados, deparamo-nos com a premissa de que a acessibilidade urbana tem como principais características a inserção da sociedade, de modo geral, nos diferentes equipamentos componentes da cidade, uma vez que para que a mesma seja usufruída de modo pleno, é preciso que todas as suas partes estejam em conformidade com o fácil acesso e permanência dos seus cidadãos.

Diante dos conceitos trabalhados, entendemos que os dois bairros, objetos de estudo da pesquisa, apresentam diferenças e similaridades. Ambos não possuem a acessibilidade

plena ou aceitável à comunidade que abriga e mesmo aos que transitam, cada uma a sua maneira, considerando o bairro da Praia Grande um bairro histórico (remanescente da arquitetura colonial luso brasileira do século XVIII/XIX), e já a Cidade Operária, um bairro moderno da década de 1980, buscam soluções diferenciadas de acessibilidade.

No primeiro, o Centro Histórico, as barreiras se configuram em barreiras espaciais, como impedimentos de acesso aos prédios históricos (Palácio dos Leões, Prefeitura, Câmara de Vereadores, museus, etc.), também o acesso dificultado pelas escadarias, barreiras que já encontramos soluções em outros países como Portugal e Espanha, por exemplo, como veremos no decorrer do trabalho, etc.

No segundo, a Cidade Operária, encontramos no bairro questões ligadas ao difícil acesso da comunidade a diversos serviços públicos coletivos, acessibilidade nas paradas de ônibus para cadeirantes, por exemplo, falta de rampas e guias rebaixadas em algumas ruas e avenidas, entre outros. Estes problemas se evidenciam mais ainda ao considerarmos este é um bairro muito mais populoso e de maior circulação que o centro histórico no que se refere à moradia e circulação de seus moradores.

1.2 Histórico da acessibilidade

Nas últimas décadas o número de debates voltados às discussões sobre acessibilidade para as pessoas com deficiência e sua inclusão na sociedade tem aumentado de forma significativa. Observa-se também que as cidades buscam cada vez mais se adaptar para atender a essa parcela da população, uma vez que é notório que essas pessoas que precisam se locomover usando cadeira de rodas, muito dependem das condições de acessibilidade oferecidas nos dias atuais, especialmente nas grandes cidades.

Em meio a isso, discussões acerca da acessibilidade para essas pessoas com deficiência, tem despertado na sociedade citadina moderna, inúmeros debates em busca de solução e/ou minimização desses problemas nas cidades.

Nesse sentido, segundo Frota (2010), as primeiras discussões sobre acessibilidade foram suscitadas nos Estados Unidos, em meados de 1973, com a criação da Lei de Reabilitação. Essa lei deu início às adaptações em escolas e locais de trabalho.

A autora destaca que toda essa motivação teve raízes históricas, uma vez que:

Como advento da Segunda Guerra Mundial e final da Guerra do Vietnã, muitos soldados que voltavam como heróis de guerra, estavam mutilados ou com outras sequelas físicas e necessitavam de um ambiente que os recebesse de forma adequada para o processo de reinclusão social (FROTA, 2010).

O auge para as discussões sobre Acessibilidade foi em 1980, quando, ainda nos EUA, foi criada a ADA – Americans with Disabilities Act², uma espécie de lei civil que promovia a acessibilidade no trabalho, edifícios e transportes públicos, ou seja, qualquer local que fosse de uso coletivo e nas telecomunicações.

Ainda segundo Frota (2010), a Organização das Nações Unidas (ONU) estipulou o ano de 1981 como o Ano Internacional da Pessoa com Deficiência e destaca que, em 1993, publicou as Normas sobre a Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência, contemplando, assim, a acessibilidade como uma área fundamental para a igualdade de participação.

1.2.1 Histórico da acessibilidade no Brasil

No Brasil, o planejamento e construção das grandes cidades não tiveram como premissa a acessibilidade, ou seja, o planejamento das cidades não obedecia a projetos orientados por modelos acessíveis, como ocorre hoje em dia (FROTA, 2010).

Segundo a autora, atualmente as condições de acessibilidade nas construções feitas nos últimos anos são vislumbradas com maior frequência uma vez que, atualmente, os projetos já estão sendo elaborados com base na Norma de Acessibilidade, porém, as edificações antigas devem passar por adaptações.

Segundo a Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, as pesquisas demográficas no Brasil incluem informações sobre deficiência desde o ano de 1872. Estas pesquisas refletiam a visão que deficiência se define por um conjunto específico de defeitos corporais.

A Secretaria destaca que, a partir dos anos 1980, o tema da deficiência ocupa mais espaço nas grandes investigações domiciliares brasileiras, em vista de uma crescente estruturação dos movimentos e das organizações “de” e “para” pessoas com deficiência. Mesmo assim, somente as perguntas que se referem à deficiência física e/ou mental são obrigatórias por lei (Lei nº. 7.853/1989). Dessa forma, ainda deixaram que inúmeras deficiências se reunissem apenas nesses dois grupos.

² Termo correspondente a Ato dos Americanos com Deficiência, traduzido para a Língua Portuguesa.

Segundo ainda a Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, o Censo 2000 marcou uma transição para uma nova forma de registrar informações sobre a deficiência no país, uma vez que as perguntas levaram em conta a Classificação Internacional de Funcionalidade (CIF) e a Deficiência e Saúde da OMS, como um foco em atividade.

Dessa forma, os dados oficiais de deficiência coletados no Censo de 2000, seguiram a orientação da Organização Mundial de Saúde (OMS), que em seu questionário amostral:

utiliza um critério baseado em dois esquemas distintos: o primeiro, formado a partir de um modelo centrado nas características corporais, como no Censo de 1991 e pesquisas anteriores; o segundo, montado sobre uma escala de gradação de dificuldades na realização de tarefas pelo indivíduo. A captação de dados, assim, evolui, em sua concepção, para uma semelhança com outros instrumentos de pesquisas mais modernos utilizados atualmente.

Nessa perspectiva, a acessibilidade, como diz Cunha (2010), “é um valor intrínseco aos espaços urbanos e o cidadão, ao trilhar por esses locais, está exercendo seu direito de ir e vir, assegurados na Carta Magna do País”. Porém, para que esse direito seja usufruído por todos, necessita-se de igualdade em todos os aspectos componentes desses espaços.

Feijó (2006) destaca que a cada dia cresce a busca de diretrizes que orientem os municípios na elaboração de políticas públicas que contribuam para o processo de adequação do ambiente coletivo às exigências da população, principalmente o grupo de pessoas que apresentam dificuldade de locomoção³, no caso específico, o cadeirante.

Segundo Cassapian (2011), atualmente as cidades “são entendidas para além de seus espaços geográficos e podem ser consideradas palcos da vida em sociedade, nos quais se estabelecem as relações humanas”. Frente a essa realidade, Borja (2005) sugere olharmos para a cidade como um espaço público que possibilita a convivência e o exercício da cidadania por todos os cidadãos.

Cabe aqui a contribuição de Alessandrini (1996, p. 35) quando afirma que a cidade:

[...] é o lugar que se desenvolve a vida em todas as dimensões. Também significa pensar a história particular de cada lugar se desenvolvendo, ou melhor, se realizando em função de uma cultura/tradição/hábitos que lhe são próprios, construídos ao longo da história [...].

³ A Pessoa com Dificuldade de Locomoção – PDL - é aquela que se locomove em cadeira de rodas ou com o auxílio de muletas; pessoas com deficiência temporária ou permanente; pessoas idosas; mulheres grávidas; pessoas obesas; pessoas de baixa estatura, entre outras.

Nesse sentido, Santos (1996) diz que “a paisagem urbana configura-se nos traços materializados sob a forma de ruas, praças, avenidas, casarões e edifícios de um dado momento histórico, de uma determinada época, os quais sendo ressignificados pela comunidade sobrevivem ao tempo”.

Os espaços urbanos transformaram-se em espaços de reprodução do capital, sendo estruturada de modo a facilitar a articulação entre os sistemas de produção, consumo e circulação, permitindo a maior fluidez do capital. A compreensão da cidade contemporânea necessita de uma volta ao passado, isto porque o espaço citadino, enquanto lócus de moradia vem ao longo dos tempos, transformando-se, adquirindo formas e funções diferentes em cada fase e período (PEIXOTO, 2000).

Dessa forma, estes locais configuram-se em espaços de produção, circulação, consumo, prestação de serviços, das informações, dentre outros. Em relação a isso, Lefebvre (1991) ressalta que a cidade do capital deveria também ser o espaço do cidadão, com direito aos serviços de saúde, educação, segurança e transportes com equidade, garantindo aos cidadãos, dignidade.

A cidade na sociedade contemporânea reproduz um espaço repleto de desigualdades e injustiças sociais, no qual o acesso aos bens de consumo coletivo é diferenciado de acordo com a classe social a que pertence cada cidadão. Porém, como diz Cunha (2010), “o que se verifica é justamente o oposto, ou seja, os espaços urbanos configuram-se em territórios fragmentados, desarticulados e ao mesmo tempo articulados e isto demonstra ser algo extremamente paradoxal.

1.3 Legislação sobre acessibilidade

No sentido de garantir os direitos sobre acessibilidade, o Brasil conta com inúmeras leis que asseguram o acesso ao ambiente construído, destacando-se o Decreto 5.296/04 (BRASIL, 2004), também denominado Lei da Acessibilidade, a qual firma que a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileiras de Normas e Técnicas – ABNT (2015).

Segundo a NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2015), acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias,

bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida

Além da ABNT, o Ministério das Cidades também faz menção à acessibilidade por meio do seu Departamento de Cidadania e Inclusão Social que, por sua vez, afirma através do Decreto nº 4.665 de 03 de abril de 2003, que deve ser elaboradas diretrizes para a modernização e disseminação dos padrões de mobilidade e acessibilidade das populações dos centros urbanos brasileiros (BRASIL, 2003).

Nesse sentido, é importante conhecer as normas técnicas da ABNT (2015) referentes à acessibilidade (Figura 01), por elas direcionarem para um amplo campo de apropriação de equipamentos, mobiliário e uso do espaço pelas pessoas com deficiência.

Figura 01: Normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

BR 9050	Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos
BR 13994	Elevadores de Passageiros – Elevadores para Pessoas Portadoras de Deficiência.
BR 14020	Acessibilidade a Pessoas Portadoras de Deficiência – Trem de longo percurso.
BR 14021	Transporte – Acessibilidade no Sistema de Trem Urbano ou Metropolitano.
BR 14022	Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus para atendimento urbano e intermunicipal.
BR 14273	Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial.
BR 14970-1	Acessibilidade em veículos automotores – requisitos de dirigibilidade
BR 14970-2	Acessibilidade em veículos automotores – Diretrizes para avaliação clínica de condutor.
BR 14970-3	Acessibilidade em veículos automotores – Diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado.
BR 15250	Acessibilidade em caixa de autoatendimento bancário.
BR 15290	Acessibilidade em comunicação na Televisão.
BR 15320	Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário.
BR 15450	Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário.
BR 15599	Acessibilidade – Comunicação na prestação de serviços
BR 313	Elevadores de passageiros requisitos de segurança para a construção e instalação – requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas incluindo pessoas com deficiência.
BR 14022	Acessibilidade em veículos de característica urbana para o transporte coletivo de passageiros.
BR 15655-1	Plataforma de elevação motorizada para pessoas com mobilidade reduzida – requisitos para segurança, dimensões e operação funcional.
BR 15570	Transportes - Especificações Técnicas para a fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiro.
BR 15646	Acessibilidade plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículo com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.

Fonte: Adaptado do portal mj.gov.br/corde, 2007.

Com relação à discussão sobre a acessibilidade, segundo Costa et al. (2005), ela começou a fazer parte das discussões a respeito das políticas públicas voltadas para a pessoa com deficiência há muito pouco tempo no país. Antes da Constituição Federal de 1988, a matéria havia sido tratada apenas na Emenda Constitucional nº 12, de 17 de outubro 1978, e, ainda assim, o texto dizia respeito tão somente ao acesso aos edifícios e logradouros.

Os autores destacam que somente com a promulgação da Constituição de 1988, houve a inserção efetiva do assunto no marco legal federal brasileiro, ainda que de forma muito tímida. O referido tema é citado na Carta Magna do País, em seu artigo 5º, capítulo XV, onde garante o direito de ir e vir a todos e ainda estabelece que:

“é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”.

Já no artigo 227, § 2º, o tema volta à discussão, onde fica definido que:

“a lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência”.

Em 2000, finalmente, o assunto foi regulamentado pelas Leis Federais nº 10.048 e 10.098, que apresentaram uma visão mais ampla sobre a matéria. A primeira, elaborada pelo Poder Legislativo, trata de atendimento prioritário e de acessibilidade nos meios de transportes, e inova ao introduzir penalidades ao seu descumprimento. A última, escrita pelo Poder Executivo, subdivide o assunto em acessibilidade ao meio físico, aos meios de transporte, na comunicação e informação e em ajudas técnicas (COSTA et al., 2005).

Em meio a essas questões, os autores chamam a atenção para o fato de que:

Tais leis foram regulamentadas pelo Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004. A existência deste arcabouço legal, afora toda a legislação estadual e municipal que disciplina o assunto, deve-se, principalmente, a luta do movimento de pessoas com deficiência (COSTA et al, 2005).

Nesse sentido, Costa et al. (2005) destacam que a sociedade civil esteve continuamente mobilizada em prol da garantia de seus direitos e sempre entendeu que a acessibilidade é um dos meios para se alcançar a inclusão social.

No Brasil, segundo Frota (2010), a primeira Norma Técnica surgiu em 1994, a NBR 9050, com o título: “Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações,

espaço mobiliário e equipamentos urbanos”. Esta norma foi revisada em 2004 e teve o seu título alterado para “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”, seguindo uma evolução conceitual mundial da acessibilidade como recurso para qualquer pessoa e não somente para a pessoa com deficiência. Em 2015 a NBR 9050 teve uma nova revisão, na qual foram incluídas novas informações e critérios acerca da acessibilidade, mas manteve o mesmo título.

A NBR 9050/2015 é atualmente a mais completa e estabelece critérios a serem observados em projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.

1.3.1 A NBR 9050 da ABNT e a Instrução Normativa nº 01 do IPHAN

Segundo a Constituição Federal de 1988, em seu art. 216, o patrimônio cultural brasileiro compreende os bens de natureza material e imaterial, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, incluindo-se as edificações e os conjuntos urbanos (PAIVA, 2009).

Em relação à acessibilidade nesses locais, segundo o art. 30 do Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamentou a Lei Federal 10.098/2000, a adaptação de bens culturais imóveis deve estar de acordo com a Instrução Normativa nº 01 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, de 25 de novembro de 2003, que dispõe sobre a acessibilidade em bens culturais imóveis acautelados em nível federal e outras categorias.

Segundo a Instrução Normativa nº 1, de acordo com o Item 1.1, as soluções adotadas para a eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis devem se compatibilizar com a sua preservação e, em cada caso específico, assegurar condições de acesso, de trânsito, de orientação e de comunicação, facilitando a utilização desses bens e a compreensão de seus acervos para todo o público. Assim, os projetos para adaptação de edificações e conjuntos urbanos tombados devem atender a legislação específica referente à acessibilidade, bem como aos preceitos do Desenho Universal, o qual veremos mais frente.

Dessa forma, os acessos, espaços de circulação, serviços e equipamentos acessíveis em imóveis tombados⁴ devem estar de acordo com os parâmetros estabelecidos pela norma técnica “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”, que corresponde à NBR 9050/2015, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), de forma a garantir segurança e autonomia às pessoas com deficiência.

Ainda de acordo com a Instrução Normativa n.º 1/2003, por meio do item 3.7, “a intervenção arquitetônica ou urbanística contará com o registro e a indicação da época de implantação, o tipo de tecnologia e de material utilizados, a fim de possibilitar a sua identificação, privilegiando-se os recursos passíveis de reversibilidade, de modo a permitir a inclusão de novos métodos, tecnologias ou acréscimos”.

Pereira e Lima (2005) destacam que, conforme o que determina o item 1.4 da Instrução Normativa n.º 1/2003:

Os projetos que visarem promover acessibilidade nos bens culturais imóveis devem ser submetidos à aprovação pelo órgão do patrimônio histórico e cultural responsável pelo tombamento, a fim de garantir a preservação dos elementos de maior importância histórica.

Para prover um deslocamento independente e seguro para o usuário, a NBR 9050 (ABNT, 2004) propõe a implantação de rotas acessíveis, ou seja, trajetos contínuos, desobstruídos e sinalizados, que conectam os ambientes externos ou internos de espaços e edificações (PEREIRA E LIMA, 2005).

Nesse sentido, segundos os autores, cabe aos profissionais da área e órgãos do patrimônio histórico, o respeito e o comprometimento aos limites existentes em projetos urbanos e arquitetônicos acessíveis, de forma a oferecer em torno das pessoas com deficiência o alcance possível de seus objetivos e representam a possibilidade de mobilidade que leva à conquista de um lugar nos espaços construídos.

A norma 9050 oferece os parâmetros para as soluções de acessibilidade nos centros históricos⁵. O Centro Histórico de São Luís, objeto de estudo da nossa pesquisa, é inscrito pela UNESCO como Patrimônio Mundial da Humanidade, desde 1997, tendo tombamento

⁴ O termo “tombado” advém de Livro do Tombo, livro onde eram inscritos os bens móveis e imóveis que faziam parte do patrimônio cultural português e cuja inscrição dos bens garantia sua proteção pelo reino ou estado. Todos os bens inscritos eram considerados de valor excepcional. O livro foi assim pelo fato de ser guardado na Torre do Tombo, em Portugal. Torre do Tombo é o nome do arquivo central do Estado Português desde a Idade Média e cerca de 600 anos, é uma das mais antigas instituições portuguesas ativas (PAIVA, 2010, p.24).

⁵ Segundo Ribeiro (2008), os centros ou sítios históricos tem especificidade próprias que dificultam os trabalhos em relação à acessibilidade, tais como projeto e execução que desconsideraram as adversidades dos usuários, uma vez que trazem traços de uma época em que a questão da deficiência era vista como tabu, quando as pessoas com alguma deficiência eram discriminadas e segregadas da sociedade, e leis de preservação que vigoram sobre estes bens.

federal e estadual, portanto mereceria uma atenção e cobrança especial, pois o conjunto tombado compreende uma área bastante extensa, com diversidade de edifícios públicos e de serviços no local.

No entanto, a persistência da falta de acessibilidade, observada na pesquisa de campo, reflete a ineficiência da gestão pública em cobrar que essa norma seja respeitada e aplicada nas reformas e nas obras públicas executadas pelas iniciativas pública e privada de modo que o centro histórico seja dotado das condições ideais de acessibilidade e livre circulação.

1.4 As barreiras na acessibilidade

Segundo Resende e Neri (2005), as barreiras arquitetônicas e os preconceitos sociais manifestadas em práticas sociais discriminativas e na ausência de políticas igualitárias podem agravar mais as condições das pessoas que tem alguma deficiência. A inadequação do espaço físico tolhe o direito de ir e vir e de participação social, e reforça o entendimento arbitrário da deficiência como um problema.

Atualmente, as barreiras arquitetônicas são encontradas em diferentes locais e podem estar relacionadas à falta de planejamento de projetos. Essas barreiras ambientais ou naturais acarretam dificuldades de acessibilidade dos usuários nas estruturas instaladas. Sendo assim, o mais vigente seria evitar estas barreiras, obedecendo aos critérios ou exigências mínimas das leis e normas referentes à estrutura física dos ambientes (MOREIRA, 2008).

Em dezembro de 2000, com a Lei nº 10.098 ficaram estabelecidas no Art. 1º, normas que visam a garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência, ou com mobilidade reduzida em uma via pública, edifícios particulares e em meios de transportes e comunicação (BRASIL, 2000).

Nesse contexto, ficou definido no Art. 2º dessa mesma lei que acessibilidade é garantir à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, o acesso com segurança e autonomia, aos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, às edificações, aos transportes e aos sistemas e meios de comunicação. Enquanto barreira corresponde a qualquer obstáculo, que prejudique ou impeça o acesso seguro às instalações de um determinado local pelas pessoas com necessidades especiais.

Essas barreiras podem ser arquitetônicas urbanísticas, que estão presentes nas vias públicas e nos espaços de uso público; arquitetônicas de edificação, que permanecem nas

instalações internas dos edifícios públicos e privados; e arquitetônicas nos transportes e nas comunicações que dificultem a realização das respectivas atividades (BRASIL, 2000).

De acordo com Brasil (2002), é de responsabilidade de cada área técnica, o desenvolvimento do projeto executivo, sendo que os projetos que forem submetidos à análise das vigilâncias sanitárias municipais ou estaduais, terão que ser elaborados por técnicos ou firmas, legalmente habilitados pelo CREA (Conselho de Engenharia) e pelo CAU (Conselho de Arquitetura e Urbanismo) locais. Os autores do projeto têm que assinar todas as peças gráficas do projeto e o responsável técnico do projeto tem que assinar o relatório técnico, juntamente com os seus respectivos autores, identificando o número do CAU e providenciando sempre a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).

Diante dessa abordagem, foi utilizada a Resolução de Diretoria Colegiada (RDC) n. 50, de 21 de fevereiro de 2002 da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) que “dispõe sobre o Regulamento Técnico para planejamento, programação, elaboração e avaliação de projetos físicos de estabelecimentos assistenciais de saúde” (BRASIL, 2002, p. 01). Essa resolução será compreendida e associada a outras normas que discutem sobre o direito das pessoas com deficiência e/ou com necessidades especiais, terem acesso seguro aos locais de uso comum.

Em 1985 a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) publicou algumas normas com o intuito de possibilitar “a adequação dos edifícios e do mobiliário urbano à pessoa deficiente” (NBR 9050, 1985, p.1). Com o passar dos anos, estas normas passaram por algumas atualizações, sendo a última em 2015.

Dessa forma, de acordo com a NBR 9050 (2015), todas essas edificações e espaços, inclusive mobiliários e equipamentos urbanos que forem projetados ou até mesmo implantados devem atender ao que é determinado na norma, para então serem considerados acessíveis. Dessa forma, “compreende-se que a construção de um determinado espaço, deve ser acessível a todos os usuários, independente da sua condição de mobilidade”.

1.5 Acessibilidade em sítios históricos no mundo

De acordo com Choay (2001), a expressão patrimônio histórico designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos e

produtos de todos os saberes e *savoir faire* dos seres humanos. A cidade, enquanto ambiente construído torna-se, então, objeto essencial na socialização e democratização da cultura.

Sabe-se, entretanto, que na prática não é simples assegurar a completa acessibilidade aos sítios históricos, locais concebidos em uma época em que acessibilidade e inclusão não faziam parte dos valores sociais, não eram leis como hoje, tampouco eram motivos de preocupação dos governantes em atender ao público com deficiência que, geralmente, vivia confinado em casa, longe, portanto, do convívio social e do usufruto dos espaços da cidade.

O patrimônio cultural está intrinsecamente relacionado às vivências de uma comunidade e, essas, interconectadas ao bairro, ao centro histórico, à cidade. Nesse sentido, os espaços urbanos contêm em si referências para determinado grupo social na medida em que se revestem de valores simbólicos, memorial que remete às diferentes histórias, memórias e identidades locais (CARVALHO E SIMÕES, 2011, p. 04).

Segundo Gonçalves (2006, p. 54), compreender o Centro Histórico como “organismo multifuncional”, com diversidade de usos pertencentes à estrutura urbana das cidades, remete claramente a uma política de conservação que seja integrada como o sistema de planejamento da cidade, otimizando as relações possíveis e os objetivos comuns.

Sendo assim, Souza (1999, p. 37) destaca que:

Logo, o uso contemporâneo adaptado em áreas históricas, consiste em um dos principais debates em torno da revitalização e preservação. Várias experiências têm evidenciado a necessidade de se definir esta reapropriação do espaço histórico, pois muitas vezes, o que ocorre é a mutilação da integridade do bem cultural enquanto documento histórico, mesmo que o discurso seja o de preservação.

No entanto, para que isso ocorra, de fato, a autora citada aponta que deve partir do entendimento da importância de se preservar o patrimônio edificado, não só como estrutura histórica, mas como estrutura viva e contemporânea. Esta relação é marcada pela necessidade de adaptação, pois, os prédios históricos na maioria das vezes não podem desempenhar seu uso de origem, seja pela simples inexistência de tal uso, seja pela transformação dos mesmos ao longo dos anos.

Argan (1989, p. 79) fala da sua preocupação com o conceito de centro histórico, que por atribuir um selo histórico a um determinado núcleo urbano torna secundário o resto da cidade como ambiente impregnado de historicidade, bem como desterritorializa o chamado centro histórico de sua relação com o restante da cidade. Pois, “se, se quer conservar a cidade como instituição, não se pode admitir que ela conste de uma parte histórica com um valor

qualitativo e de uma parte não-histórica, com caráter puramente quantitativo” (ARGAN, 1989, p.79).

Em contribuição a essa preocupação do referido autor, Gonçalves (2006, p. 65) apresenta um elenco de características que distinguem os diversos centros históricos existentes, sendo dispostos da seguinte maneira pela autora:

- a) localização na área central;
- b) poder de polarização e grau de atratividade coletiva;
- c) preservação integral ou parcial da trama urbana, permitindo a leitura do seu traçado original;
- d) existência de elementos arquitetônicos de valor reconhecido e em número considerável;
- e) parcelamento do solo;
- f) polarização funcional com referência às atividades centrais ali exercidas;
- g) o desempenho de papéis de “centro urbano” na trama funcional da cidade.

A autora justifica os distintos atributos dados a cada uma das três definições de centro apresentadas, porém destaca que eles se interrelacionam, podendo, dessa forma, ser confundidos. Sendo assim, diferenciá-los nos permite tratar o assunto em sua amplitude, sem incorrer no erro de generalizar conclusões, mas reconhecendo a influência de um sobre o outro (GONÇALVES, 2006, p. 65).

O conhecimento adquirido e gerado pela conjunção das duas perspectivas abordadas – preservação e acessibilidade – para estudo e aplicações do Desenho Universal enquanto processo de transformação cultural impõe, então, alternativas que favoreçam em iguais oportunidades o espaço como meio acessível, facilitador e convidativo a todas as pessoas, bem como a manutenção e respeito aos valores históricos e próprios de cada povo (CHOAY, 2001).

Entende-se, nesse caso, que é preciso encontrar um caminho em que sejam cumpridas simultaneamente as legislações referentes à acessibilidade e à preservação do patrimônio cultural edificado, para que, dessa forma, haja uma real compilação e harmonia entre os aspectos característicos de um sítio histórico, onde há diversos fragmentos de uma época passada, que abrigava costumes, práticas e conceitos longe de qualquer inclusão.

Com suas exceções e impedimentos, a cidade passa, então, a se contradizer quanto ao seu papel democrático, cultural e social na sociedade. Tais limitações impostas por seus espaços acabam interferindo no crescimento psico-social de seus indivíduos, alterando suas sensações, seu processo de moldagem do lugar, a sua apreensão da cidade, a sua identificação urbana e a sua afetividade ambiental (DUARTE E COHEN et al., 2010).

Paiva (2010) na tentativa de mostrar que a acessibilidade em áreas históricas das cidades é possível, apresenta exemplos de alguns países que adotaram planos eficientes e eficazes em relação à adequação de sítios históricos para atender ao público em geral, incluindo dessa forma, as pessoas com deficiência.

Dessa forma, a autora cita alguns países que são bons exemplos de ações voltadas para a questão da acessibilidade em locais tombados, tais como Estados Unidos, Espanha e Portugal que, segundo a autora, são países que apresentam excelentes quadros de acessibilidade em áreas históricas devido aos diversos programas adotados por seus gestores ao longo dos anos e, portanto, se destacam no cenário internacional quando nos referimos à acessibilidade em centros históricos.

Tratando-se dos Estados Unidos, Paiva (2010, p.64), destaca que eles são os pioneiros na busca pela promoção da acessibilidade no mundo, resultado das diversas medidas tomadas em busca de resolver os problemas de acessibilidade existentes no país. Entre as medidas tomadas está a criação de uma série de atos pelos quais se buscou resolver tais problemas de acessibilidade, onde citamos o Ato das Barreiras Arquitetônicas – ABA⁶, em 1968; o Ato de Reabilitação – AR⁷, em 1973; e o Ato dos Americanos com Deficiência – ADA⁸, em 1990.

Referindo-se à Europa, Paiva (2010) cita o Conceito Europeu de Acessibilidade – ECA⁹, destacando Espanha e Portugal, onde a promoção da acessibilidade nas áreas tombadas dos seus centros históricos deu certo devido à plena adoção e cumprimento do ECA. A autora destaca ainda que, além dos dois países citados, o ECA também é adotado em vários outros países europeus e os resultados são igualmente satisfatórios.

⁶ O ABA estipulou que todos os edifícios concebidos, construídos ou alterados pelo Governo Federal dos Estados Unidos, ou com a ajuda federal, devem ser acessíveis e devem cumprir as Normas de Acessibilidade Uniforme Federal – UFAS. – dessa forma, foram incluídas as UFAS nos prédios históricos ameaçados ou destruídos por conta de intervenções realizadas (PAIVA, 2010, p. 64).

⁷ O AR exigiu que receptores de ajuda financeira federal tornassem seus programas acessíveis a todos. Aos beneficiários, foi permitido tornarem acessíveis as suas propriedades, alterando suas construções através de programas móveis e atividades de espaços acessíveis, ou através de outras acomodações (PAIVA, 2010, p. 64).

⁸ Com o estabelecimento do ADA, o acesso de pessoas com deficiência a todos os espaços públicos e tornou um direito civil. Ao longo da última década tem havido um foco sobre a preservação de propriedades historicamente significativas e em tornar os seus edifícios e atividades mais acessíveis às pessoas com deficiência (PAIVA, 2010, p. 64).

⁹ O Conceito de Acessibilidade Europeu – ECA- foi uma resposta ao pedido da Comissão Europeia, apresentado em 1987. O conceito se baseia nos princípios do Desenho Universal e esses princípios se aplicam ao desenho de edifícios, infraestruturas, produtos para a construção e consumidores. É o instrumento criado para ordenar e dar forma ao meio físico para que este se adapte a cada um e a todos os seus utilizadores. Assim sendo, deve analisar a informação existente e compará-la com as verdadeiras necessidades da população, lembrando sempre que esta população tem como ponto comum precisamente a sua diversidade (PAIVA, 2010, p. 66).

No caso da Espanha, as cidades de Madri, capital do país, e Barcelona (Figuras 02 e 03), se destacam pela excelente acessibilidade encontrada em suas ruas históricas resultantes do nivelamento dos passeios e guias em relação às ruas e vias de tráfego. Já no caso de Portugal, destacamos a sua capital, Lisboa, onde as ruas do seu Centro Histórico também apresentam, em sua grande maioria, nivelamento ao longo de toda a sua extensão, com os passeios e guias no mesmo nível das vias de tráfego, o que facilita o livre acesso das pessoas, principalmente das com deficiência física, que dependem de adequações necessárias para sua locomoção com segurança e autonomia.

Figura 02: Centro Histórico de Barcelona, na Espanha, onde se observa nivelamento em toda extensão de suas ruas e passeios.



Fonte: RODRIGUES, 2016.

Figura 03: Centro Histórico de Barcelona, na Espanha, onde se observa os passeios e guias rebaixadas das ruas no mesmo nível da via de tráfego.



Fonte: RODRIGUES, 2016.

Desta forma, vimos que a Europa caminha na perspectiva da valorização do pedestre, enquanto que no Brasil e em São Luís, especialmente nos bairros estudados, Praia Grande e Cidade Operária, observamos o contrário, onde apontamos a supervalorização do automóvel e a colocação de equipamentos inadequados nas vias públicas que obstruem a passagem do pedestre, bem como vias e calçadas deterioradas com a falta constante de guias rebaixadas e ou material de revestimento adequado à diferenciação do piso, de modo a oferecer conforto ao pedestre, como balizadores que diferenciam as vias de tráfego de automóveis, bicicletas e pedestres.

Em experiência realizada através do Programa STGI, edital da FAPEMA, quando realizamos um estágio internacional de mestrado entre os meses de novembro de 2016 e fevereiro de 2017 (Figura 04), na Universidade de Aveiro, cidade de Aveiro, Portugal (Figura 05), observamos uma tendência contemporânea de valorização do pedestre, da bicicleta, da acessibilidade para deficientes, em todas as avenidas principais e secundárias, em calçamentos adaptados e contínuos para maior conforto do pedestre, tanto na cidade de Aveiro como nas demais capitais europeias.

Figura 04: Atividade de campo desenvolvida durante estágio internacional na Universidade de Aveiro, Portugal.



Fonte: RIBEIRO, 2017.

Figura 05: Vista da cidade de Aveiro, Portugal.



Fonte: RIBEIRO, 2017.

1.6 Princípios do Desenho Universal

Segundo Gelpi et. al. (2005), a questão da acessibilidade e do desenho universal torna-se imprescindível quando se busca a organização de espaços que atendam às necessidades dos usuários de forma universal. Nesse sentido, a internalização dos seus conceitos e das possibilidades de projetar ou adaptar os ambientes a esses conceitos tem se verificado difícil em pessoas que não apresentam deficiências ou não vislumbram outras pessoas em situações de insegurança, desrespeito ou impossibilidade de desempenhar as atividades cotidianas.

Para Carletto e Cambiaghi (2008), o Desenho Universal:

Não é uma tecnologia direcionada apenas aos que dele necessitam; é desenhado para todas as pessoas. A ideia do Desenho Universal é, justamente, evitar a necessidade de ambientes e produtos especiais para pessoas com deficiências, assegurando que todos possam utilizar com segurança e autonomia os diversos espaços construídos e objetos.

Segundo Roosmalen e Ohnabe (2006) apud Aguiar (2010), o termo Desenho Universal foi usado pela primeira vez nos Estados Unidos em 1985, pelo arquiteto Ronald Mace. Porém, os conceitos embutidos neste termo já eram utilizados antes desta data em outros países, principalmente no Canadá, no entanto, foi somente a partir da década de 1990 que a denominação de Desenho universal passou a ser mais utilizada.

A ideia de um Desenho Universal surgiu após a Revolução Industrial, decorrente do questionamento ao processo de massificação de produção, principalmente na área imobiliária. A concepção de conforto está fortemente ligada a fatores pessoais, ou seja, relacionado às características físicas individuais, reestruturando e recriando o conceito do “homem padrão” (CAMBIAGHI; CARLETTO, 2008).

O Desenho Universal é uma filosofia de projeto que visa a criação de ambientes, edificações e objetos, considerando desde o início de sua concepção a diversidade humana. Nesta concepção, as necessidades específicas de todos os usuários (idosos, gestantes, crianças, pessoas com deficiências temporárias ou permanentes etc.) devem ser atendidas, eliminando-se a ideia de fazer ou adaptar “projetos especiais” (DISCHINGER ET. AL., 2004 apud AGUIAR, 2010).

A ABNT (2015, p. 04) define o Desenho Universal como a “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistida”.

Definição reafirmada por Silva et. al. (2008) quando dizem que o conceito de Desenho Universal considera a diversidade humana, respeitando as diferenças existentes entre as pessoas e garantindo a acessibilidade a todos os espaços do ambiente.

Ainda segundo a ABNT (2015, p. 04), o conceito de desenho universal tem como pressupostos: equiparação das possibilidades de uso, flexibilidade no uso, uso simples e intuitivo, captação da informação, tolerância ao erro, mínimo esforço físico, dimensionamento de espaços para acesso, uso e interação de todos os usuários.

Segundo o ABNT, através da NBR (2015), o conceito de Desenho Universal foi definido conforme legislação vigente e pelas normas técnicas. Segundo a qual, este conceito propõe uma arquitetura e um design mais centrados no ser humano e na sua diversidade. Estabelece critérios para que edificações, ambientes internos, urbanos e produtos atendam a um maior número de usuários, independentemente de suas características físicas, habilidades e faixa etária, favorecendo a biodiversidade humana e proporcionando uma melhor ergonomia para todos. Para tanto, foram definidos sete princípios do Desenho Universal, apresentados a seguir, que passaram a ser mundialmente adotados em planejamentos e obras de acessibilidade:

- 1) Uso equitativo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que faz com que ele possa ser usado por diversas pessoas, independentemente de idade ou habilidade. Para ter o uso equitativo deve-se: propiciar o mesmo significado de uso para todos; eliminar uma possível segregação e estigmatização; promover o uso com privacidade, segurança e conforto, sem deixar de ser um ambiente atraente ao usuário;
- 2) Uso flexível: é a característica que faz com que o ambiente ou elemento espacial atenda a uma grande parte das preferências e habilidades das pessoas. Para tal, devem-se oferecer diferentes maneiras de uso, possibilitar o uso para destros e canhotos, facilitar a precisão e destreza do usuário e possibilitar o uso de pessoas com diferentes tempos de reação a estímulos;
- 3) Uso simples e intuitivo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que possibilita que seu uso seja de fácil compreensão, dispensando, para tal, experiência, conhecimento, habilidades linguísticas ou grande nível de concentração por parte das pessoas;
- 4) Informação de fácil percepção: essa característica do ambiente ou elemento espacial faz com que seja redundante e legível quanto a apresentações de informações vitais. Essas informações devem se apresentar em diferentes modos (visuais, verbais, táteis), fazendo com

que a legibilidade da informação seja maximizada, sendo percebida por pessoas com diferentes habilidades (cegos, surdos, analfabetos, entre outros);

5) Tolerância ao erro: é uma característica que possibilita que se minimizem os riscos e consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais na utilização do ambiente ou elemento espacial. Para tal, devem-se agrupar os elementos que apresentam risco, isolando-os ou eliminando-os, empregar avisos de risco ou erro, fornecer opções de minimizar as falhas e evitar ações inconscientes em tarefas que requeiram vigilância;

6) Baixo esforço físico: nesse princípio, o ambiente ou elemento espacial deve oferecer condições de ser usado de maneira eficiente e confortável, com o mínimo de fadiga muscular do usuário. Para alcançar esse princípio deve-se: possibilitar que os usuários mantenham o corpo em posição neutra, usar força de operação razoável, minimizar ações repetidas e minimizar a sustentação do esforço físico;

7) Dimensão e espaço para aproximação e uso: essa característica diz que o ambiente ou elemento espacial deve ter dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho de corpo, postura e mobilidade do usuário. Desta forma, deve-se: implantar sinalização em elementos importantes e tornar confortavelmente alcançáveis todos os componentes para usuários sentados ou em pé, acomodar variações de mãos e empunhadura e, por último, implantar espaços adequados para uso de tecnologias assistidas ou assistentes pessoais.

Para Carletto e Cambiarnghi (2008), em 1987, quando o americano Ronald Mace, arquiteto que usava cadeira de rodas e um respirador artificial, criou a terminologia *Universal Design*¹⁰, ele acreditava que esse era o surgimento não de uma nova ciência ou estilo, mas a percepção da necessidade de aproximarmos as coisas que projetamos e produzimos, tornando-as utilizáveis por todas as pessoas.

Segundo as autoras, foi o próprio Ronald Mace, na década de 1990, que deu origem aos princípios do Desenho Universal, quando criou um grupo com arquitetos e defensores destes ideais para estabelecer os sete princípios do Desenho Universal. Posteriormente, os referidos conceitos ganharam ampla visibilidade e se tornaram mundialmente adotados para qualquer programa de acessibilidade plena (Figura 06).

¹⁰ O termo *Universal Design*, criado por Ronald Mace e seu grupo de estudiosos, é correspondente a Desenho Universal traduzido para a língua portuguesa.

Figura 06: Os sete princípios do Desenho Universal criados por Ronald Mace e seu grupo.

PRINCÍPIO	USO	DEFINIÇÃO
Igualitário	Equiparável	São espaços, objetos e produtos que podem ser utilizados por pessoas com diferentes capacidades, tornando os ambientes iguais para todos.
Adaptável	Flexível	Design de produtos ou espaços que atendem pessoas com diferentes habilidades e diversas preferências, sendo adaptáveis para qualquer uso.
Óbvio	Simples/intuitivo	De fácil entendimento para que uma pessoa possa compreender independente de sua experiência, conhecimento, habilidades de linguagem, ou nível de concentração.
Conhecido	Informação de fácil percepção	Quando a informação necessária é transmitida de forma a atender as necessidades do receptor, seja ela uma pessoa estrangeira, com dificuldade de visão ou audição.
Seguro	Tolerante ao erro	Previsto para minimizar os riscos e possíveis consequências de ações acidentais ou não intencionais.
Sem esforço	Baixo esforço físico	Para ser usado eficientemente, com conforto e com o mínimo de fadiga.
Abrangente	Dimensão e espaço para dimensão e uso	Que estabelece dimensões e espaços apropriados para o acesso, o alcance, a manipulação e o uso, independentemente do tamanho do corpo (obesos, anões etc.), da postura ou mobilidade do usuário (pessoas em cadeira de rodas, com carrinhos de bebê, bengalas etc.).

Fonte: CARLETTO E CAMBIANGHI (2008).

1.6.1 Rotas acessíveis

Entende-se rota acessível como um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta os elementos e espaços internos e externos de um local e pode ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

A rota acessível pode ser externa (RAE), quando incorpora estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc., ou interna (RAI), quando incorpora corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores etc. Este recorte no espaço físico permite a transposição de barreiras, uma vez que se delimita, podendo ser tratado e estudado com maiores possibilidades de acesso e de inclusão social. Nesse sentido, a rota acessível tem

sido considerada como fator preponderante para a classificação de espaços inclusivos (DUARTE E COHEN, 2010).

Nessa direção, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) determina na norma NBR 9050 (ABNT, 2004) como devem ser tratados os símbolos, cores, formas, proporções, contrastes, entre outros fatores referentes às possíveis formas de sinalização: visual (textos ou figuras), tátil (caracteres e figuras em relevo ou Braille) e sonora (recursos auditivos).

1.7 Pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida

De acordo com Bins Ely et al.(2004) apud Aguiar (2010), a garantia da cidadania para a pessoa com deficiência, bem como para a toda a sociedade, perpassa pelo pleno exercício de direitos básicos, incluindo educação, saúde, trabalho, lazer, assistência social, transporte, cultura e acessibilidade ao meio físico-espacial.

No entanto, para falar sobre os direitos às pessoas com deficiência, é preciso fazer um recorte histórico acerca do início da segregação à qual estas pessoas estão impostas. Em relação a isso, Qualharini (1997) apud Aguiar (2010), diz que:

Desde a Grécia antiga, busca-se a igualdade entre os homens. A partir desse princípio a sociedade, eleitora dos detentores do direito à cidadania, excluía escravos e estrangeiros e pessoas com qualquer deficiência, que seriam desprezados pelos cidadãos. Assim, os princípios de exclusão de pessoas com deficiência foram adotados por todos os povos influenciados pela cultura grega, incluindo a sociedade ocidental, onde a beleza física frequentemente se associa ao caráter, sendo as pessoas com deficiência vistas como objeto de pena, associadas ao feio ou como castigo divino. Assim, como produto dessa herança cultural, a arquitetura produzia ambientes sem facilidades para o uso das pessoas com qualquer limitação física (QUALHARINI, 1997).

Em relação ao que diz o referido autor acerca da segregação imposta às pessoas que tinham algum tipo de deficiência física desde a Grécia antiga, Paiva (2009) destaca que, quando se trata de acessibilidade, normalmente se associa a pessoas com deficiência, porém, o importante a ser considerado não são suas características físicas, e sim suas necessidades ou restrições. Para a autora, garantir a plena acessibilidade, representa o respeito à individualidade de cada um.

Nesse sentido, alerta-se para os direitos e deveres que as pessoas com deficiência estão submetidas, onde os deveres estão constantemente sendo cobrados pela sociedade em geral. Porém, os seus direitos devidos, na maioria das vezes, são negados, uma vez que as

condições impostas a esses sujeitos roubam o direito de serem incluídos na sociedade como, de fato, deveriam.

Quanto a essa afirmação, Simões (2006) relata que:

Os designers e arquitetos estão habituados a projetar para o mítico homem médio que é jovem, saudável, de estatura média, que consegue sempre entender como funcionam os novos produtos, que não se cansa, que não se engana... Mas que na verdade, não existe (SIMÕES, 2006).

Em contribuição a essa afirmativa, Paiva (2009) destaca que as dificuldades, limitações e impedimentos vão desde o simples deslocamento até a mais complexa utilização do espaço urbano. Condizente ao que diz a autora, o Estatuto da Mobilidade Urbana (2005), destaca que esses espaços são classificados como Inacessíveis e esses indivíduos, Pessoas com Mobilidade Reduzida, onde estão incluindo nesse grupo as pessoas com deficiência.

1.7.1 Definição de deficiência física e mobilidade reduzida

A definição de deficiência física, segundo o Decreto Federal nº 5.296/04, é a alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções (Figura 07).

Figura 07: Tipos e definições de deficiência física segundo o Decreto Federal nº 5.296/04.

TIPO	DEFINIÇÃO
Paraplegia	Perda total das funções motoras dos membros inferiores.
Paraparesia	Perda parcial das funções motoras dos membros inferiores.
Monoplegia	Perda total das funções motoras de um só membro (inferior ou posterior)
Monoparesia	Perda parcial das funções motoras de um só membro (inferior ou posterior)
Tetraplegia	Perda total das funções motoras dos membros inferiores e superiores.
Tetraparesia	Perda parcial das funções motoras dos membros inferiores e superiores.
Triplegia	Perda total das funções motoras em três membros.
Triparesia	Perda parcial das funções motoras em três membros.
Hemiplegia	Perda total das funções motoras de um hemisfério do corpo (direito ou esquerdo).
Hemiparesia	Perda parcial das funções motoras de um hemisfério do corpo (direito ou esquerdo)
Amputação	Perda total ou parcial de um determinado membro ou segmento de membro.
Paralisia Cerebral	Lesão de uma ou mais áreas do sistema nervoso central, tendo como consequência alterações psicomotoras, podendo ou não causar deficiência mental.
Ostomia	Intervenção cirúrgica que cria um ostoma (abertura, ostio) na parede abdominal para adaptação de bolsa de coleta; processo cirúrgico que visa à construção de um caminho alternativo e novo na eliminação de fezes e urina para o exterior do corpo humano (colostomia: ostoma intestinal; urostomia: desvio urinário).

Fonte: BRASIL, 2001.

Já em se tratando do conceito de “pessoa com mobilidade reduzida”, segundo o Estatuto da Mobilidade Urbana (2005), é a pessoa que possui alguma limitação na mobilidade, decorrente de alguma alteração em sua estrutura física, sensorial, orgânica ou mental (compreensão), tanto de caráter definitivo quanto temporário, como idosos, grávidas, pessoas obesas, com muletas, com carrinho de bebê, dentre outros.

1.7.2 Contingente de pessoas com deficiência física no Brasil e no Maranhão

No Brasil, de acordo com os resultados preliminares do Censo 2010, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dos 190.755.799 habitantes, cerca de 45.623.910 pessoas apresenta algum tipo de deficiência, o que representa 23, 92% da população brasileira. Desse total, cerca de 13.273.969 dessas pessoas apresentam deficiência física (Figura 08).

Figura 08: População com deficiência no Brasil (em milhões)

	População em 2010	Algum Tipo de Deficiência		Deficiência Física
		Quantidade	%	Quantidade
Brasil	190.755.799	45.623.910	23.92%	13.273.969
Norte	15.864.454	3.655.568	23,04%	964.000
Nordeste	53.081.950	14.133.713	26,63 %	4.126.383
Centro Oeste	14.058.094	3.163.497	22,50%	1.369.699
Sudeste	80.364.410	18.506.974	23,03%	5.497.535
Sul	27.386.891	6.164.158	22,51%	1.946,069

Fonte: IBGE (Censo 2010)

Tratando-se da Região Nordeste, região da qual o Maranhão faz parte, os números são bastante altos, algo que se justifica devido a grande população que vive nessa região do País, ficando atrás apenas da Região Sudeste em número de habitantes.

Nessa região, o número de pessoas com algum tipo de deficiência é de cerca de 14.133.713 pessoas, o que representa 26,63 % da sua população total, que é de cerca de 53.081.950 habitantes. Já em se tratando das pessoas com deficiência física, o número é de 4.126.383 pessoas, um número bastante expressivo para a região, que enfrenta sérios problemas socioeconômicos devido às condições de pobreza bastante acentuadas na maioria dos estados dessa região (Figura 09).

Figura 09: População com deficiência física no Nordeste (em milhões).

	População em 2010	Algum Tipo de Deficiência		Deficiência Física
		Quantidade	%	Quantidade
Brasil	190.755.799	45.623.910	23,92%	13.273.969
Nordeste	53.081.950	14.133.713	26,63 %	4.126.383
Maranhão	6.574.789	1.641.404	24,97%	470.753
Piauí	3.118.360	860.430	27,59%	241.950
Ceará	8.452.381	2.340.150	27,69%	683.292
Rio G. do Norte	3.168.027	882.681	27,86%	251.090
Paraíba	3.766.528	1.045.631	27,76%	320.918
Pernambuco	8.796.448	2.426.106	27,58%	731.983
Alagoas	3.120.494	859.515	27,54%	269.705
Sergipe	2.068.017	518.901	25,09%	140.954
Bahia	14.016.906	3.558.895	25,39%	1.026.111

Fonte: IBGE (Censo 2010)

Em relação ao Estado do Maranhão, o número de pessoas com deficiência é de 1.641.404, o que representa 24,97% da população do Estado, que é de cerca de 6.574.789 habitantes. Já em relação aos números da deficiência física no Estado, os resultados preliminares do Censo 2010 do IBGE apontou um total de 460.753 pessoas (Figura 10).

Figura 10: População com deficiência física no Maranhão (em milhões).

	População em 2010	Algum Tipo de Deficiência		Deficiência Física
		Quantidade	%	Quantidade
Brasil	190.755.799	45.623.910	23,92%	13.273.969
Nordeste	53.081.950	14.133.713	26,63 %	4.126.383
Maranhão	6.574.789	1.641.404	24,97%	470.753

Fonte: IBGE (Censo 2010)

1.7.3 Contingente de pessoas com deficiência física na Grande São Luís

Segundo Maciel Jr. (2008), baseado nos resultados do Censo 2000, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), quando existiam no Maranhão, aproximadamente, 912.930 pessoas com deficiência, o que representava aproximadamente 14% de sua população, a capital São Luís, apresentava uma população de 117.467 pessoas com deficiência, o que representava 13,5% da sua população, que era de 870.020 habitantes. É válido ressaltar que hoje, segundo dados do Censo 2010 (IBGE), o número da população com deficiência no Maranhão é de cerca de 1.641.404 pessoas.

Em relação ao número de pessoas com deficiência física, de acordo com o Censo 2000 do IBGE, havia no conjunto formado pelos quatro municípios da Ilha do Maranhão um número expressivo de pessoas com deficiência física, como pode ser observado na Figura 11.

Figura 11: População com deficiência física na Grande São Luís.

	População em 2000	Tetraplegia, paraplegia ou hemiplegia permanente		Falta de membro ou parte dele		Total	
		Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Maranhão	6.657.552	32.575	0,58%	16.927	0,30%	49.502	0,87%
Grande São Luís	1.259.688	4.631	0,43%	2.153	0,20%	6.784	0,63%
São Luís	1.014.028	3.760	0,43%	1.708	0,20%	5.468	0,63%
São José de Ribamar	125.384	497	0,46%	223	0,21%	720	0,67%
Paço do Lumiar	87.188	274	0,36%	173	0,23%	447	0,59%
Raposa	32.088	100	0,59%	50	0,29%	150	0,88%

Fonte: IBGE (Censo 2010)

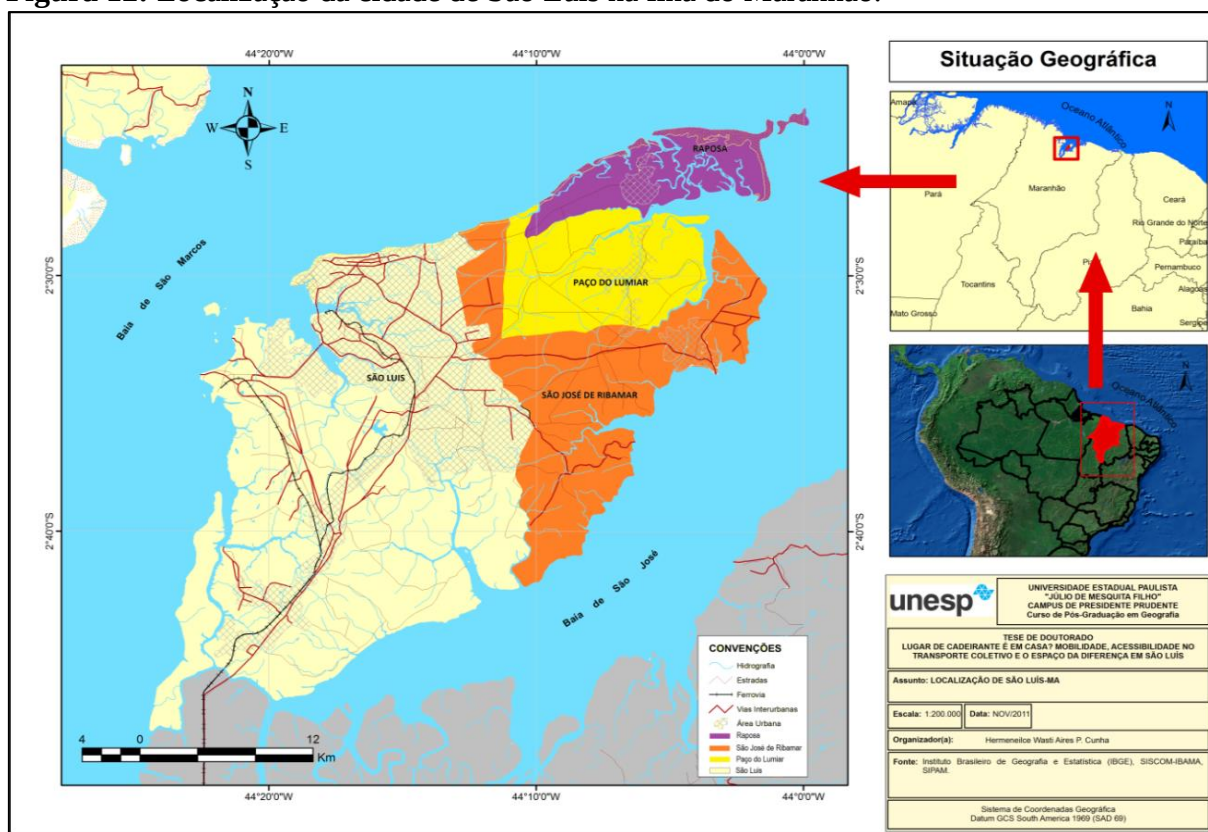
Como se pode observar na Figura 11, em 2010 havia um grande número de pessoas com deficiência física na Grande São Luís, com destaque para a cidade de São Luís, capital do Maranhão, que apresentava um número expressivo de pessoas com deficiência física, num total de 5.468 pessoas, representando a grande maioria do total da Grande São Luís. Em relação a esses dados, Cunha (2012) destaca que esta realidade nos remete a pensar em políticas públicas direcionadas para a inserção desse sujeito no espaço urbano.

2 A CIDADE DE SÃO LUÍS E O SEU PROCESSO DE URBANIZAÇÃO: da cidade colonial à moderna

2.1 Breve histórico da cidade de São Luís e do seu processo de urbanização

A capital do Estado do Maranhão, São Luís, está situada na Ilha do Maranhão. Além do município de São Luís, a ilha compreende mais três municípios inseridos em sua área territorial, que são São José de Ribamar, Raposa e Paço do Lumiar (Figura 12).

Figura 12: Localização da cidade de São Luís na Ilha do Maranhão.



Fonte: CUNHA, 2012.

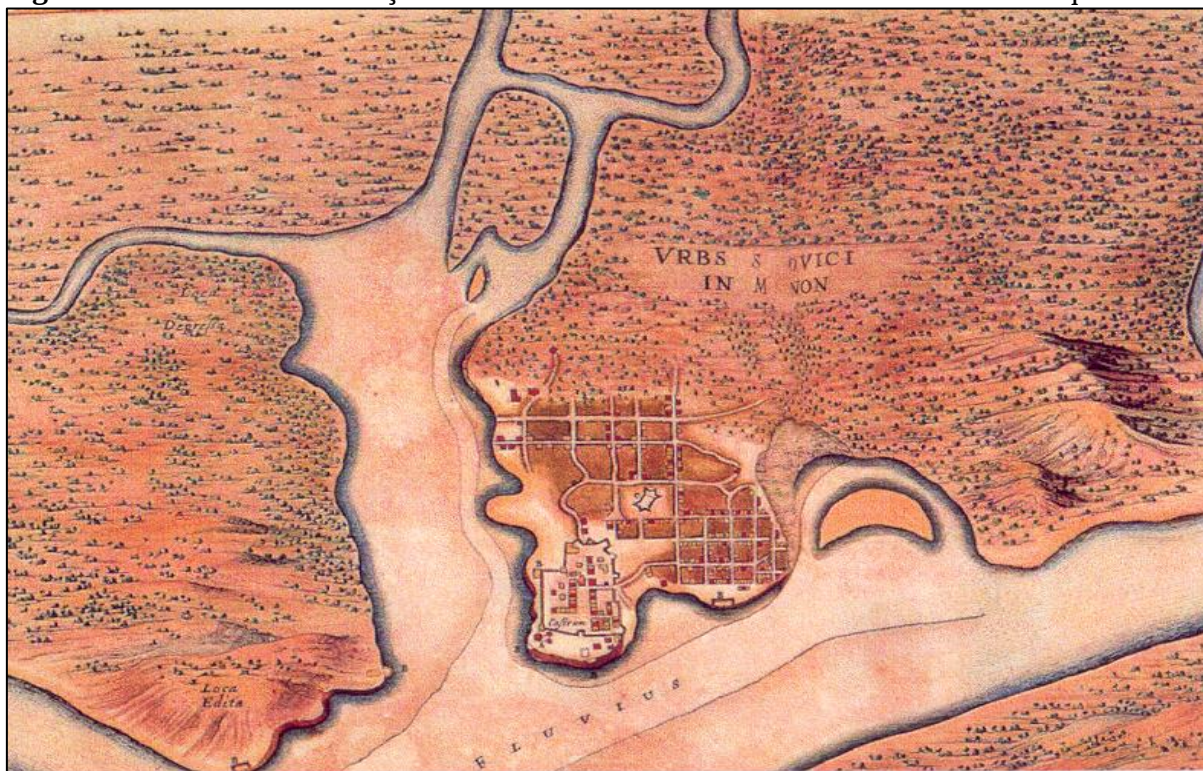
Vale ressaltar que a cidade de São Luís ocupa mais da metade da Ilha do Maranhão, por volta de 57% do seu território e possui uma área de aproximadamente 827 Km e está localizada na Latitude 02° 31' 47''S e Longitude 44°18'10''W (IBGE, 2012).

De acordo com dados IBGE, em 2016 a população da cidade de São Luís é estimada em cerca de 1.082.93 habitantes e possui uma densidade demográfica de 1.215,69 hab/Km.

A cidade de São Luís teve seu início como um pequeno povoado luso-espanhol, em 1531, passando para o domínio francês em 1612, ano em que os franceses fundaram a cidade de São Luís no dia 12 de setembro do respectivo ano, sendo, posteriormente, tomada pelos colonizadores portugueses três anos mais tarde, em 1615, os quais a urbanizaram, permanecendo assim por volta de três décadas, até que, sob o comando de Maurício de Nassau, foi invadida novamente, mas desta vez pelos holandeses, entre 1641 e 1644 (IPHAN, 2009, p. 2).

O primeiro plano urbano de São Luís, de fato, foi elaborado pelo engenheiro-mor do Estado do Brasil, Francisco Frias de Mesquita, que tinha a missão de projetar fortificações capazes de assegurar a defesa da cidade recém-conquistada. Além das fortalezas, Frias de Mesquita deixou um plano de urbanização, em forma de xadrez, que se tornou a referência para a expansão e desenvolvimento da cidade (Figura 13).

Figura 13: Plano de urbanização de São Luís em forma de xadrez de Frias de Mesquita.



Fonte: REIS, 2000.

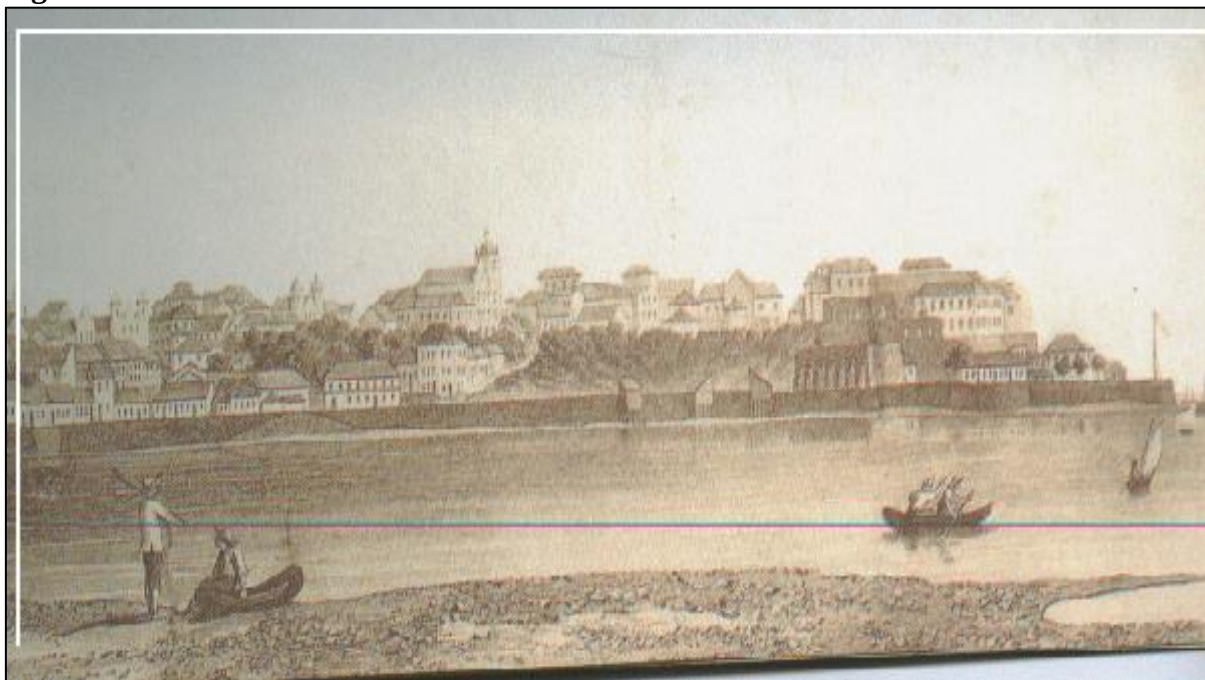
A planta acima registrada por cartógrafos holandeses, durante a invasão da cidade, que ilustra o livro de Caspar von Barlaeus, demonstra o primeiro projeto urbano da cidade, onde nela se observa a cidadela medieval (hoje núcleo fundacional do Palácio dos Leões à esquerda) e o traçado xadrez que equivale à Praia Grande à direita.

Ressaltamos que as ruas deste traçado permanecem na malha urbana contemporânea e são o nosso objeto de estudo nesta dissertação. A permanência deste traçado original em xadrez é uma das razões do reconhecimento da UNESCO e inclusão do Centro Histórico de São Luís na lista dos patrimônios mundiais da humanidade.

A cidade de São Luís teve o apogeu social, econômico e urbano no século XVIII e se estendeu até finais do XIX, com a ascensão da Companhia Grão-Pará Maranhão, exportadora de algodão. A urbe se consolidou e se expandiu dentro do traçado proposto pelo engenheiro Frias de Mesquita em direção à Rua Grande, eixo estruturador do crescimento e o conjunto arquitetônico e urbano se aprimorou inspirado no alçado pombalino utilizado pelo Marquês de Pombal para reconstrução de Lisboa após o terremoto.

A tipologia utilizada na reconstrução do bairro da baixa pombalina em Lisboa foi utilizada na construção dos sobrados nos bairros da Praia Grande realizadas entre os anos de 1755 a 1850, período do apogeu econômico. As construções dos sobrados, executadas com plantas e com material provenientes de Portugal como as pedras de cantaria, azulejos (para revestimento das fachadas) e ferragens garantiu a semelhança da matriz portuguesa nos sobrados, solares, moradas, palácios públicos, fontes e igreja, formando um rico e reconhecido conjunto da tipologia arquitetônica luso brasileira no Maranhão (Figura 14).

Figura 14: Pintura de Manoel Canto. Vista de São Luís em 1864.



Fonte: ANDRÉS, 1988.

No início do século XIX, houve um novo aparelhamento urbano da cidade, numa contínua melhoria que se completaria na década de 1920 quando, nessa época, a República se consolidou no Maranhão. As fotos de Gaudêncio Cunha (Figuras 15 e 16) retratam o urbanismo do século XX.

Figura 15: Rua da Estrela e o Largo do Comércio no bairro da Praia Grande datado de 1855.



Fonte: Álbum de Gaudêncio Cunha, 1908.

Figura 16: Rua da Estrela no bairro da Praia Grande por volta de 1905.



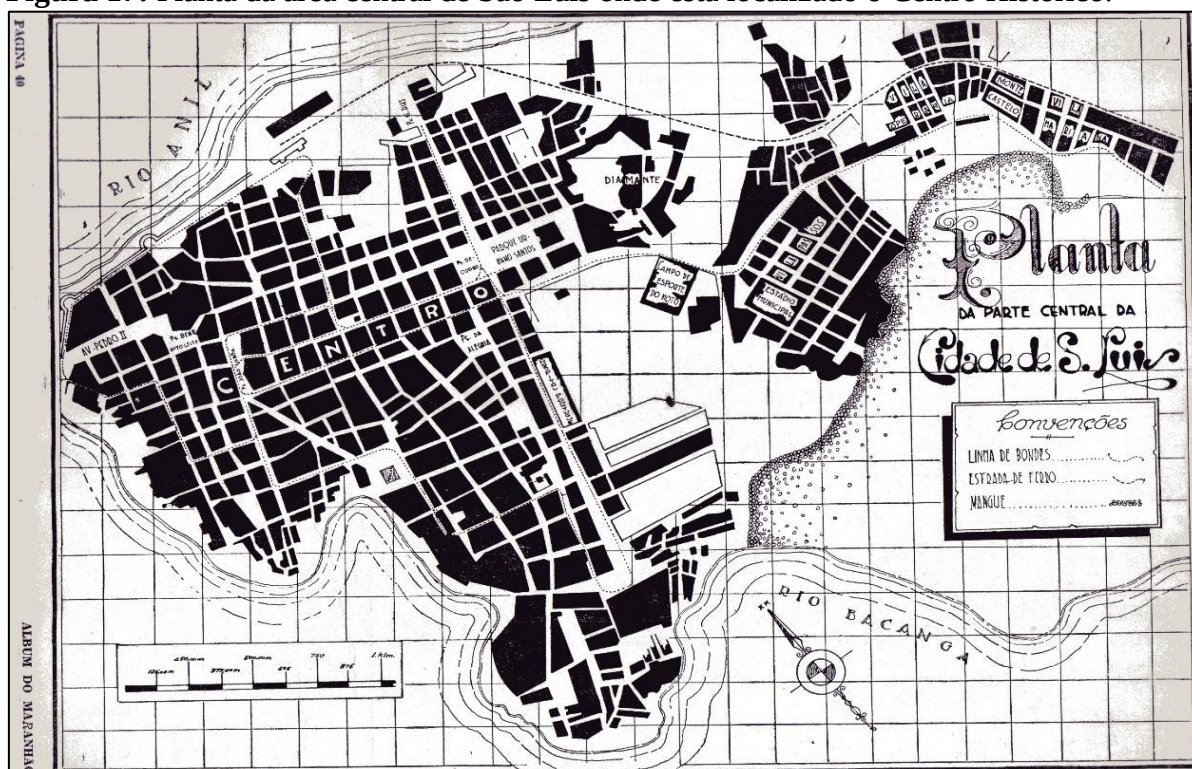
Fonte: Álbum de Gaudêncio Cunha, 1908.

No entanto, o final do século XIX, marcado pela abolição dos escravos e a mudança dos mercados de algodão, levaram o estado do Maranhão a um processo de decadência econômica. A cidade cresceu lentamente seguindo o traçado original para dentro, como se observa no mapa de 1950 abaixo, onde o prolongamento da Rua Grande como eixo estruturador do crescimento urbano para dentro até o prolongamento da Avenida Gétúlio Vargas na década de 1940.

Apesar da decadência econômica, o século XX foi marcado pelas renovações urbanas da era Vargas, na interventoria de Paulo Ramos e baseados nas ideias do urbanista Otacilio Saboia Ribeiro, que planejaram a renovação urbana de São Luís, sob influência das renovações urbanas na capital federal, Rio de Janeiro, com a abertura da Avenida Central e da Avenida Presidente Vargas.

Sendo assim, o traçado ortogonal (Figura 17) criado pelo engenheiro militar Frias de Mesquita, em 1615, deixou um padrão maleável para o crescimento da cidade por 350 anos, até que, em 1940, foi aberta a Avenida Magalhães de Almeida, em diagonal, conforme mapa abaixo, no âmbito das renovações urbanas da era Vargas e, posteriormente, incentivada pelos planos expansionistas de Otacilio Robeiro Saboia (1936), Ruy Mesquita (1958) e Wit Olaf Prochinik (1977), a cidade se expandiu para além dos rios Anil e Bacanga.

Figura 17: Planta da área central de São Luís onde está localizado o Centro Histórico.



Fonte: Mapa do álbum de Mécio Jorge, 1950.

Em 1970 houve a construção da ponte José Sarney, permitindo a expansão da cidade em direção às praias, e posteriormente a Barragem do Bacanga, em 1980, abrindo assim caminho para o Porto do Itaqui.

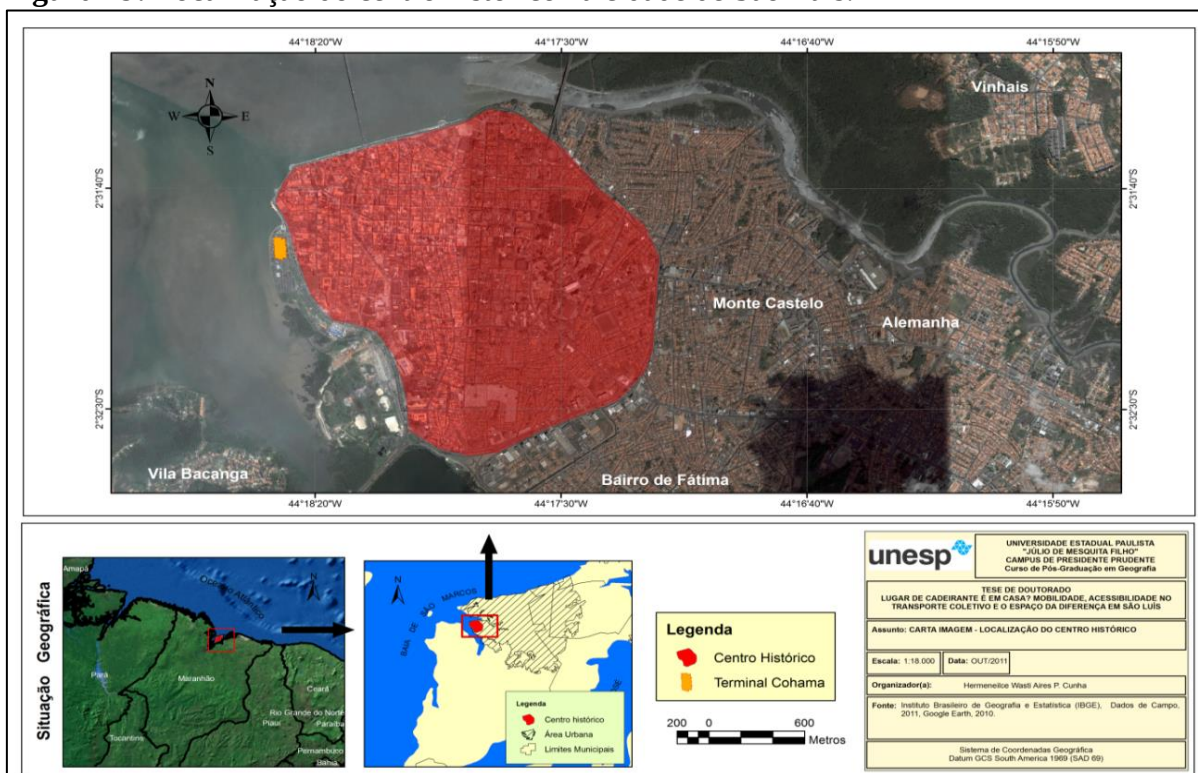
Nas décadas de 1970 e 1980, São Luís cresceu muito, tendo, no entanto, que enfrentar as consequências desse crescimento. Aponta-se como os principais problemas advindos desse crescimento desordenado, a pressão demográfica. A cidade se expandiu no século XX para além dos rios Anil e Bacanga (Figura 18), para dentro e para a região das praias num urbanismo mais fragmentado, compondo os bairros, como a Cidade Operária, na área periférica da cidade, por exemplo, objeto de estudo desta dissertação, assim como também o Centro, mais antigo, num processo descontrolado de expansão sem planejamento, tampouco preocupações com acessibilidade.

2.2 Caracterização do centro histórico e do bairro Praia Grande

A história do centro histórico de São Luís e do bairro Praia Grande se confunde com a própria história da cidade de São Luís, uma vez que esta se iniciou na área onde se localizam o centro histórico e, conseqüentemente, o bairro Praia Grande. Daí, portanto, a respectiva nomenclatura à área em questão, fazendo-se menção à parte original da cidade, onde tudo começou e se desenvolveram as primeiras ruas, casas, prédios públicos, comerciais e solares¹¹ e demais equipamentos urbanos em geral.

Segundo o IPHAN (2009), o centro histórico da cidade de São Luís (Figura 19) é o nono monumento histórico-cultural do país incluído na Lista do Patrimônio Mundial Cultural e Natural da UNESCO, segundo a decisão da Assembleia Geral do Comitê do Patrimônio Mundial daquela Instituição, reunida em Nápoles, Itália, em 04 de dezembro de 1997.

Figura 19: Localização do centro histórico na cidade de São Luís.



Fonte: CUNHA, 2012.

¹¹ Solar era o nome dado aos casarões da época, cujas suas funções eram exclusivamente para moradia, ou seja, servia apenas como lar para os habitantes da cidade, não havendo, portanto, qualquer outro tipo de função no casarão além o de moradia.

Como já dito anteriormente, a história do centro histórico coincide com a própria história do surgimento da cidade de São Luís porque se trata do núcleo inicial da cidade, onde se desenvolveram as primeiras atividades econômicas, sociais e culturais daquela que mais tarde, segundo o IPHAN (2009), tornou-se a quarta cidade mais próspera do Brasil, atrás apenas de Salvador, Recife e Rio de Janeiro.

Segundo Santana (2007), em tempos passados, nesta área as casas e os sobrados construídos refletiam o processo de enriquecimento das elites e o modo de viver dos mais abastados. Sendo assim, atualmente, é um lugar de representação que guarda elementos marcantes que se confundem com a história da cidade de São Luís.

Na década de 1980, o governo do Estado restaurou cerca de 200 casarões no bairro da Praia Grande, através do Projeto Reviver¹². Nesta ocasião, investiu-se na conservação do centro histórico. Atualmente, o tráfego de veículos é proibido no local, e o calçamento é igual ao do tempo do Império. Os postes de iluminação foram substituídos por lâmpões (IPHAN, 2009, p. 3).

A área em questão é bastante movimentada por diferentes sujeitos sociais, onde se destacam aposentados, vendedores ambulantes, flanelinhas, estudantes, funcionários públicos, turistas, dentre outros, o que torna o lugar passível de usos distintos (CUNHA, 2012, p. 71).

Em relação à área de abrangência do centro histórico, Gonçalves (2006, p. 30), destaca que esse centro compreende o núcleo primitivo da cidade, no platô fronteiriço à foz dos rios mencionados. Esse centro é circundado por uma via arterial primária de cerca de 8 km de extensão, denominada anel viário de São Luís, o qual se insere num quadrilátero de aproximadamente 2 km x 2 km.

Paiva (2009, p. 85), diz que a área que compreende o centro histórico “estende-se para outras áreas adjacentes do núcleo primitivo da expansão urbana ocorrida nos séculos XVIII, XIX e início do século XX e abrange os bairros da Praia Grande, Centro, Apicum, Desterro, Madre Deus, Belira, Macaúba e Coreia”.

¹² O Projeto Reviver nasceu a partir do Programa de Preservação do Centro Histórico que deu início ao Programa de Revitalização do Centro Histórico, iniciado em 1980 e dividido em cinco etapas, sendo uma delas o Projeto Reviver, terceira etapa do programa, ocorrida de 1987 a 1990 (PAIVA, 2010, p. 83).

A autora destaca ainda que a área onde está incrustada o Centro Histórico é visível de declives e aclives, ruas estreitas e sinuosas. Segundo a qual, a referente área foi:

estabelecida em sítio urbano elevado e de topografia acidentada, São Luís é dotada de ladeiras, escadarias, pavimentação rugosa e irregular e passeios estreitos. O sítio onde está implantado o Centro Histórico é caracterizado por elevação de 25 metros (...) (Paiva, 2009, p. 90).

Em relação à topografia acidentada da área do Centro Histórico, Reis Filho (2001) relata que os núcleos mais antigos se instalavam, em sua maior parte, em sítios acidentados, no topo das colinas que facilitassem sua defesa pela altura e controle das vias de acesso. Seus traçados apresentavam, no conjunto, características de acentuada irregularidade. As vias se adaptavam às condições topográficas mais favoráveis e tendiam a se organizar como ligações entre os pontos de maior importância na vida desses núcleos (REIS FILHO, 2001).

A região do Centro Histórico da cidade de São Luís abriga um importante acervo arquitetônico e urbanístico, tendo recebido no ano de 1997, o título de Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO. Sua área de casarões históricos ocupa 250 hectares e envolve cerca de 5.607 edificações (GONÇALVES, 2006, p.91).

O sítio histórico está dividido legalmente pelo nível de proteção do acervo com as competências e atribuições legais quanto à preservação, manutenção e fiscalização dos poderes Municipal, Estadual e Federal (Figura 20). Juntos essas três esferas mantêm são responsáveis pela região histórica, atribuindo competências manutenção, preservação, restauração e segurança, através de suas plataformas de governos (GONÇALVES, 2006).

Figura 20: Centro Histórico de São Luís com a delimitação das áreas protegidas.



Fonte: ANDRES, 1988.

A autora diz ainda que as duas zonas afetadas pelos tombamentos federal e estadual, com cerca de 220 hectares, situam-se na porção oeste do promontório formado pela confluência dos rios Bacanga e Anil e é limitado pelo Anel Viário, abrangendo uma área contínua que vai do Cais da Sagração / Palácio dos Leões à Praça Deodoro / Canto da Fabril (sentido Oeste - Leste) e da Praça Gonçalves Dias ao bairro da Madre de Deus / São Pantaleão (sentido Norte - Sul).

Dessa forma, as ladeiras resultantes da ligação entre o platô central e a faixa plana ao longo do Anel Viário contribuem para a identificação das áreas mais antigas, separando a zona portuária das áreas de uso residencial e comercial que se desenvolvem no platô de cota mais elevada. As ladeiras permitem focalizar as vistas sobre a baía e canalizam a brisa do mar para o centro (GONÇALVES, 2006, p. 30).

O conjunto delimitado estritamente pelos perímetros dos Tombamentos Federal (cerca de 1.000 edificações) e Estadual (cerca de 2.500 edificações) possui um total aproximado de 3.500 imóveis de valor histórico e arquitetônico, a maioria civil, com construções do período colonial e imperial, com características peculiares nas soluções arquitetônicas de tipologia, revestimento de fachadas e distribuição interna.

Em relação às esferas discutidas por Gonçalves (2006), a área sob proteção municipal está pautada no Plano Diretor Urbanístico de 1992 – Lei Municipal nº 2.352 de 29 de dezembro de 1992, que dividiu o centro da cidade em duas grandes zonas: ZPH – Zona de Preservação Histórica, que abrange áreas de proteção Estadual e Federal, e a ZPH2, que corresponde às áreas de entorno e preservação ambiental do Aterro do Bacanga e do Parque do Bom Menino.

Segundo a autora, “a área sob proteção Estadual compreende 160 hectares, protegido pelo Decreto Estadual nº 10.089 de 06 de março de 1986, incluindo 4.629 imóveis de valor histórico e artístico”. Já sob proteção federal, são 978 imóveis de valor histórico e paisagístico em 60 hectares, tombados em 23 de dezembro de 1955 e 13 de março de 1974 pelo Governo Federal por meio do IPHAN. A área de proteção federal, que compreende o núcleo original da cidade se caracteriza pela arquitetura tradicional portuguesa – conhecida popularmente como arquitetura colonial (PAIVA, 2009, p. 88).

Em contribuição à discussão sobre a divisão política das áreas tombadas no centro Histórico, Burnett (1999) destaca que “a área de tombamento compreende os bairros da Praia Grande, Desterro e Ribeirão, além das praças Benedito Leite e João Lisboa e o acervo arquitetônico e paisagístico da Praça Gonçalves Dias.”.

De acordo com Santana (2007), o Centro Histórico de São Luís é uma referência histórica para a compreensão do processo de estruturação da capital maranhense. Atualmente, é um lugar de representação que guarda elementos marcantes que se confundem com a história da cidade.

Em referência a essa constatação, Gonçalves (2006, p. 32) afirma que o Centro Histórico de São Luís possui uma textura compacta e regular, onde as edificações estão implantadas sobre uma malha viária ortogonal, de forma contínua, junto às testadas dos lotes, estabelecendo um alinhamento regular sobre as calçadas. Há também ligeiras modificações na direção e largura das vias e a determinação de pequenos espaços abertos espalhados na área criam o peculiar ritmo da paisagem urbana de São Luís.

Quanto a essas características estruturais do Centro Histórico ludovicense, a autora destaca que:

Tais edificações são implantadas nos lotes com planta geralmente em forma de L (nas maiores em forma de U) com pátios internos, as mesmas se caracterizam ainda pelos telhados em telha de barro do tipo capa-e-canal, as fachadas revestidas de azulejos dicrômicos portugueses ou massa pintada, os beirais curtos terminados com cimalhas trabalhadas, vãos estreitos regularmente dispostos e emoldurados, balcões guarnecidos de grades de ferro batido e piso em pedra de cantaria (GONÇALVES, 2006, p. 33).

Gonçalves (2006, p. 33), conclui dizendo que as edificações são dotadas ainda de elementos arquitetônicos que favorecem sua adequação ao clima local, como os elevados pés-direitos e as varandas guarnecidas de esquadrias do tipo veneziana, voltadas para os pátios internos, possibilitando a ventilação e aeração dos ambientes.

Em contribuição ao que diz a autora citada, Paiva (2010, p. 79), destaca que o Centro Histórico conserva um legado arquitetônico que tem a maior extensão de arquitetura civil de origem europeia, que foi adaptada ao clima e às necessidades dessa zona equatorial e que ganhou maior.

Segundo o IPHAN (2009), o centro histórico ainda mantém intacto o traçado urbano do século XVII e ganhou ainda outros conjuntos homogêneos de arquitetura civil advindos da Europa e construídos na cidade de São Luís nos últimos anos dos séculos XVIII e XIX (Figuras 21, 22, 23 e 24).

Figura 21: Casarões construídos nos séculos XVIII e XIX no bairro da Praia Grande.



Fonte: Álbum de Gaudêncio Cunha, 1908.

Figura 22: Casarões construídos nos séculos XVIII e XIX no bairro da Praia Grande.



Fonte: Álbum de Gaudêncio Cunha, 1908.

Figura 23: Casarões construídos nos séculos XVIII e XIX no bairro da Praia Grande.



Fonte: Álbum de Gaudêncio Cunha, 1908.

Figura 24: Casarões construídos nos séculos XVIII e XIX no bairro da Praia Grande.



Fonte: Álbum de Gaudêncio Cunha, 1908.

Como podemos observar nas imagens acima, datadas do início do século XX, ao fazermos uma comparação com os dias atuais, perceberemos sem muito esforço que o centro histórico ainda mantém intacto o traçado das ruas, das calçadas, dos casarões e demais equipamentos urbanos, situação característica de sítios históricos tombados, realidade esta que motiva muitas intervenções necessárias para a adequação desses espaços urbanos na tentativa de torná-los acessíveis, mas que acaba esbarrando nas leis vigentes que protegem esses locais.

2.2.1 O bairro Praia Grande

O bairro da Praia Grande é o bairro central do centro histórico de São Luís (Figura 25). Segundo Carvalho e Simões (2011), sua importância remonta aos séculos XVII, XVIII e XIX, períodos em que a cidade de São Luís vivenciou um tempo de efervescência socioeconômica e cultural. No entanto, com o seu posterior declínio, resultou num espaço cuja representatividade alicerçou a sua incorporação à atividade turística, sobretudo nos anos de 1990.

Figura 25: Vista aérea do bairro da Praia Grande, localizada no Centro Histórico ludovicense.



Fonte: Douglas Júnior, 2010.

As autoras destacam ainda que, por meio das ações do programa de preservação e revitalização do patrimônio cultural, o bairro da Praia Grande passou a adquirir maior representatividade. A culminância desse processo se deu com a elevação de São Luís à condição de Patrimônio Cultural da Humanidade no ano de 1997. A obtenção desse título conferiu notoriedade a São Luís, contribuindo decisivamente para a captação de fluxos turísticos para a localidade.

Segundo Araújo et al. (2006), o bairro da Praia Grande, juntamente com o bairro do Desterro, marcou o núcleo inicial da capital maranhense. Porém, em meados do século XX, o bairro sofreu certo isolamento, com a expansão da cidade para áreas fora do eixo inicial, sendo estigmatizado como local periférico pelas invasões nos casarões abandonados, prostituição e pontos de tráfico de drogas. No entanto, apesar da área que compreende a Praia Grande e seu entorno ser um dos espaços mais valorizados, do ponto de vista histórico, e visitados da cidade, sua área não contempla rampas ou guias rebaixadas.

Essa realidade fica evidenciada nas ruas da Praia Grande, onde é constante encontrarmos buracos, pedras soltas e barreiras de ordem estrutural, que atrapalham e dificultam a passagem segura de pessoas que utilizam cadeiras-de-rodas, por exemplo, para se locomoverem pelas ruas e equipamentos urbanos do local. Assim como o bairro do Desterro, a Praia Grande ainda não contempla melhorias advindas de projetos de recuperação das vias, equipamentos e mobiliário urbanos.

O bairro da Praia Grande apresenta como lugar de fronteira, de articulações de agentes internos e externos, os quais evidenciam as relações entre centralidade e marginalidade, inclusão e exclusão, ou seja, movimentos “de passagem e significados que são posicionais e relacionais, sempre em deslize ao longo de um espectro sem começo nem fim” (HALL, 2003, p. 33).

Segundo Carvalho e Simões (2011, p. 9), “inserido no processo de produção e consumo cultural em escala globalizada, o conjunto de casarões e prédios coloniais do Centro Histórico se tornou símbolo de diferentes memórias e ao mesmo tempo um produto turístico”.

Por sua vez, o patrimônio cultural do bairro da Praia Grande vem sofrendo constantes reformulações visando sua inserção no mercado turístico, articulando dessa forma a preservação dos valores social e simbólico do patrimônio cultural e sua adequação aos novos usos (CARVALHO E SIMÕES, 2011, p. 11).

O problema de estacionamento no Centro Histórico é uma questão que ainda permanece com muitas deficiências, apesar da construção de alguns estacionamentos em volta da área, os usos instalados no local, como equipamentos culturais, instituições, favorecem a

concentração de pessoas e a geração de tráfego, criando uma demanda de áreas para estacionamento. As intervenções pontuais e os investimentos realizados em infraestrutura, na recuperação de imóveis para uso cultural buscando a preservação e revitalização da área, não levaram em consideração questões relativas à acessibilidade.

Como visto ao longo do capítulo, o centro histórico de São Luís, em especial o bairro Praia Grande, é de fundamental importância no estudo da acessibilidade na cidade de São Luís, uma vez que, por se tratar de uma área histórica e tombada, apresenta muitas das situações comuns aos problemas de acessibilidade nos tecidos históricos das cidades.

3 O BAIRRO CIDADE OPERÁRIA: periferia de São Luís

Segundo Burnett (2012), entre 1960 e 1970, São Luís atravessou rios para multiplicar por dez seu perímetro urbano. Porém, posteriormente, mais precisamente entre as décadas 1990 e 2010, diferentemente do passado, no transcurso destes últimos vinte anos citados, houve mudanças urbanas e regionais em profundidade e não apenas em extensão.

Tais mudanças se expressam no encerramento de um ciclo e na abertura de outro, com o núcleo histórico da cidade, festejado como Patrimônio da Humanidade no encerrar do século XX, deixando melancolicamente de ser referência cultural e dando lugar a uma nova unanimidade urbana, na qual predomina, sobre corações e mentes locais, eruditas ou vernaculares, a hegemonia de centralidades litorâneas e suas promessas de vida moderna intramuros (BURNETT, 2012).

A combinação de políticas públicas de habitação com ações de repressão aos movimentos populares de resistência – padrão urbano do final do século XIX e início do século XX em Paris, Londres e Berlim – e que resultaram na expulsão dos trabalhadores das áreas centrais da cidade e sua instalação nos longínquos conjuntos habitacionais dos subúrbios europeus, foi a única forma de ordenar o espaço da cidade moderna. Entretanto, no Brasil, esta receita sempre foi seguida de forma incompleta, ajustando doses de tolerância, omissão e coerção, movendo-se a gestão pública por pressões econômicas e interesses políticos em atitudes de troca e promiscuidade.

Relacionado a essa afirmativa, Maricato et. al. (2013) dizem que as recorrentes discussões técnicas detalhadas sobre posturas urbanísticas ignoram o fosso existente entre lei e gestão e ignoram também que a aplicação da lei é instrumento de poder arbitrário, uma vez que a leitura das justificativas de planos ou projetos de leis urbanísticas, no Brasil, mostra o quão pode ser ridículo o rol de boas intenções que as acompanham.

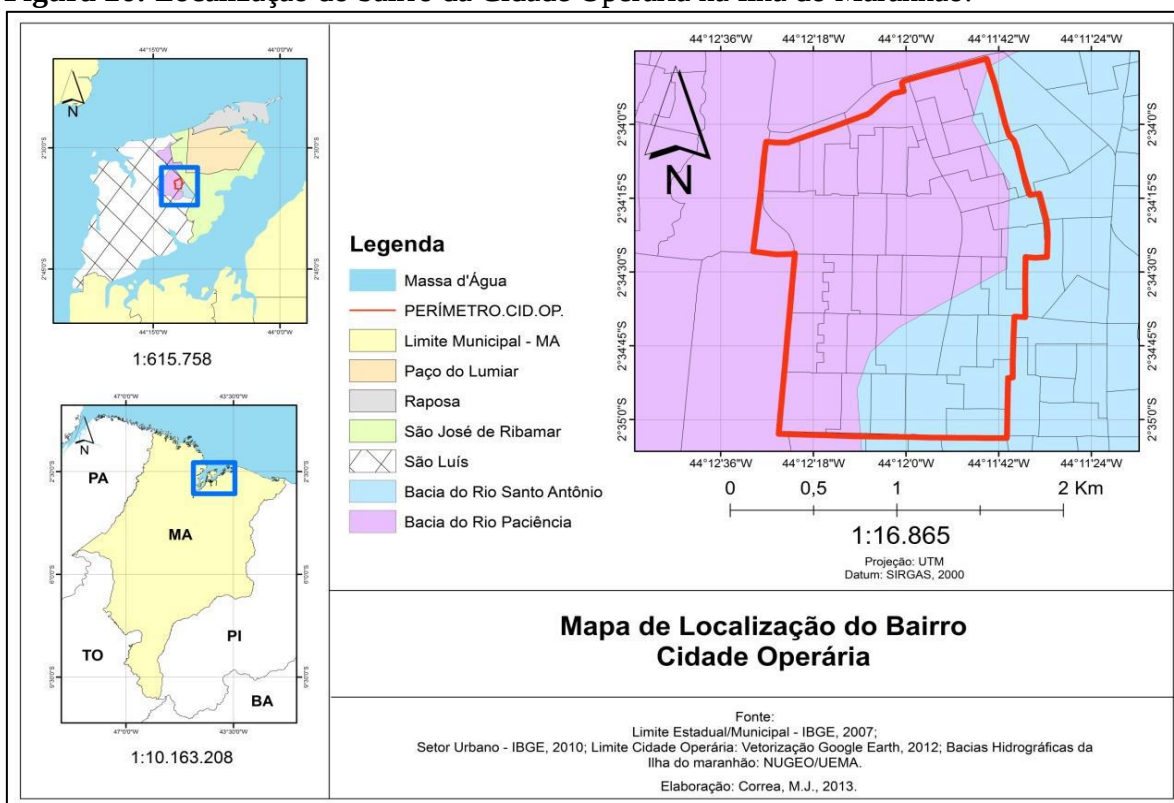
A exclusão urbanística, representada pela gigantesca ocupação ilegal do solo urbano, é ignorada na representação da “cidade oficial”. Ela não cabe nas categorias do planejamento modernista/funcionalista, pois mostra semelhança com as formas urbanas pré-modernas. É possível reconhecer nas favelas semelhanças formais com os burgos medievais. Ela não cabe também no contexto do mercado imobiliário formal/legal, que corresponde ao urbanismo modernista (MARICATO ET. AL., 2013).

Portanto, a criação e o crescimento urbano do bairro Cidade Operária, na cidade de São Luís, não fugiu à regra e, como veremos mais adiante, também apresenta problemas socioespaciais típicos do processo de crescimento urbano moderno recente no Brasil.

3.1 Histórico do bairro

A Cidade Operária é um conjunto habitacional localizado na cidade de São Luís, capital do Maranhão que, por sua vez, fica localizado na Ilha de mesmo nome (Figura 26). Foi criado na década de 1980, durante os governos de João Castelo e Luiz Rocha e contando com recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH).

Figura 26: Localização do bairro da Cidade Operária na Ilha do Maranhão.



Fonte: CORREA, 2013.

Segundo Burnett (2012), os principais conjuntos habitacionais existentes em São Luís tiveram sua origem em pleno regime militar, sob a tutela do BNH, que tinha o objetivo de legitimar o governo militar perante as camadas populares.

O processo de urbanização autoritário e centralizador, da década de 1970, determinou a reestruturação urbana da maioria das cidades, em especial sobre a habitação popular. Dessa forma, na capital maranhense, foi o BNH quem deu vida aos bairros populares e distantes do Centro Histórico, como os bairros Cidade Operária, Cohab e Cohatrac (Figura 27).

Figura 27: Quadro Síntese da Produção da COHAB – MA.

Conjunto	Ano	Unidades Habitacionais
Cohab – Anil I	1967	505
Cohab – Anil II	1968	516
Cohab – Anil III	1969	1.417
Coheb - Sacavém	1970	476
Radional	1972	366
Cohab – Anil IV	1975	1.111
Vinhais	1979	1.627
Bequimão	1979	1.190
Turú I	1979	767
Rio Anil	1979	345
Angelim	1980	654
Cidade Operária	1986	7.500

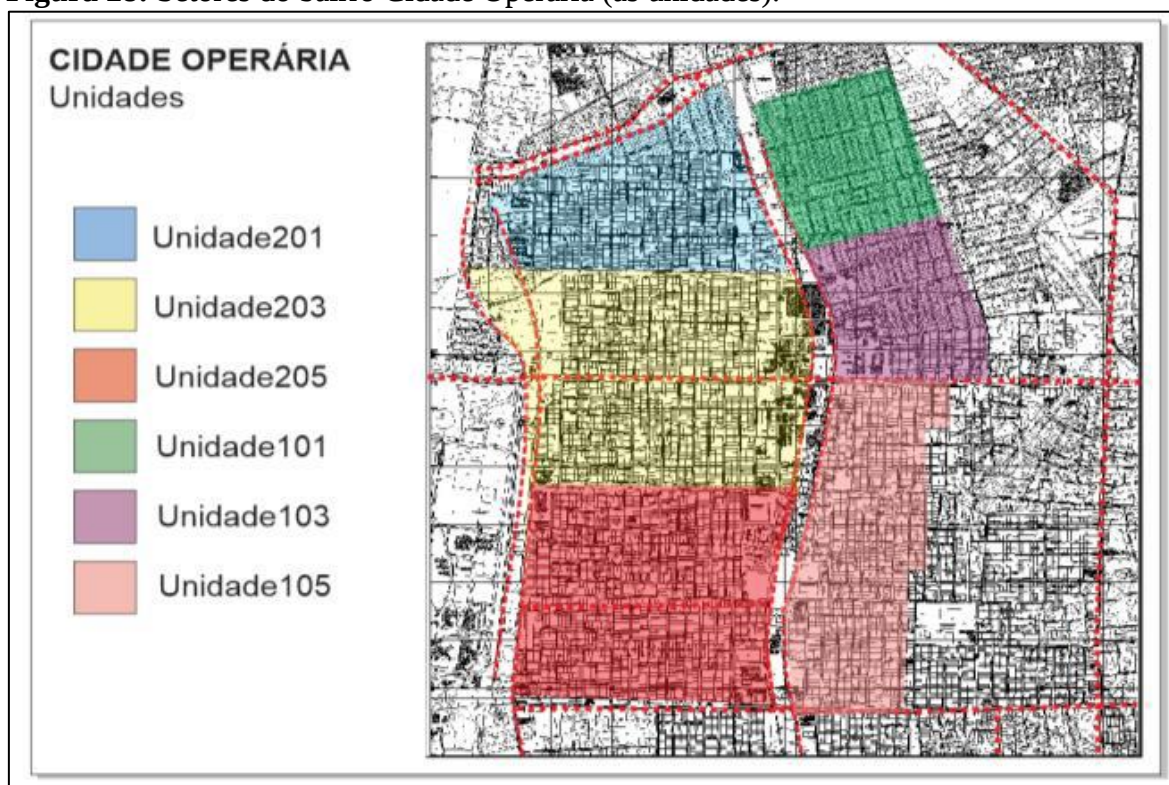
Fonte: Adaptado de Ribeiro Júnior, 2001.

Apesar de ambos os bairros citados possuírem características semelhantes, a ocupação da Cidade Operária foi realizada de maneira bastante peculiar, uma vez que no início da década de 1980, durante o governo de João Castelo – político que mais tarde se tornaria prefeito de São Luís-, foram construídas 7.500 unidades habitacionais, de um total de 15.000 previstas no projeto inicial.

Moreira (2008) diz que no governo posterior, de Luiz Rocha, foi realizado um sorteio para a distribuição dessas casas, porém, as mesmas estavam encobertas por mato e com uma infraestrutura inacabada, ocasionando, assim, a desistência de inúmeros beneficiados do projeto.

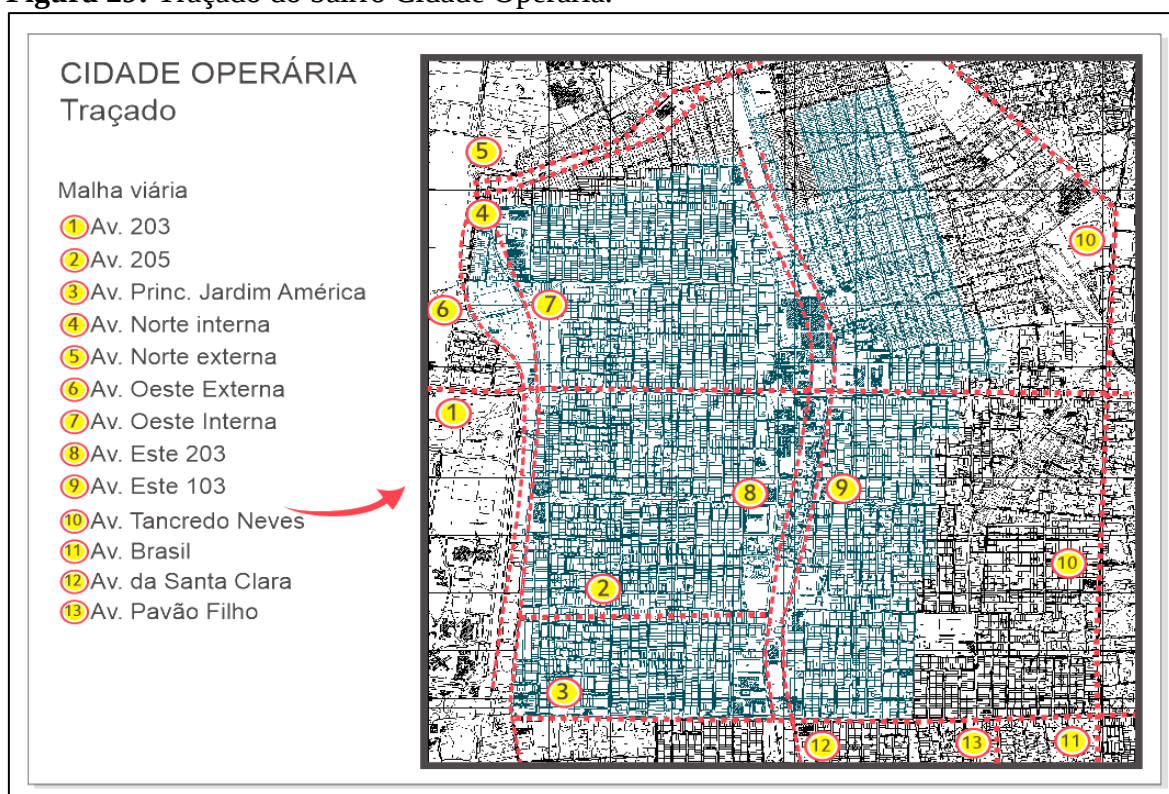
Como já explanado anteriormente, na época de sua criação, o bairro foi estruturado em seis grandes unidades (Figura 28) e planejado para 15 mil casas, sendo assim considerado como o maior projeto habitacional da América Latina. Porém, somente 7.500 unidades foram construídas com planejamento técnico, que contava com prédios públicos para escolas, unidades de saúde, além de áreas verdes (Figura 29).

Figura 28: Setores do bairro Cidade Operária (as unidades).



Fonte: SILVA (2016) a partir do Mapa Aerofotogramétrico.

Figura 29: Traçado do bairro Cidade Operária.



Fonte: SILVA (2016) a partir do Mapa Aerofotogramétrico.

Com o decorrer dos anos, essas unidades foram se desenvolvendo e deram origem a diversos outros bairros autônomos de grande densidade demográfica como Cidade Olímpica, Janaína, Jardim América, Santa Clara, Santa Efigênia, entre outros.

No início de 1986 surge em São Luís uma articulação do movimento de defesa da moradia, com estratégias de realizar a invasão do conjunto habitacional Cidade Operária; um eixo de articulação composta por lideranças que surgiram a partir dos movimentos de sem teto, dos palafitados, seguindo uma orientação da política nacional, de movimentos populares, para cobrir um déficit habitacional.

No entanto, com a extinção do BNH, já na gestão do governador Luís Rocha, que governou de 1983 a 1987, as casas não foram entregues. Diante disso, a Cidade Operária se transformou em um grande palanque eleitoral, onde se misturavam nos acalorados debates, advogados, jornalistas, sindicalistas e os políticos tradicionais que estimulavam continuamente o ato de invasão. Foi nesse cenário que as 7.500 casas foram então ocupadas pela população contemplada (Figuras 30 e 31).

Figura 30: Manchete do Jornal O Imparcial, em 09 de janeiro de 1987 sobre as listas dos contemplados.



Fonte: Acervo da Biblioteca Pública Benedito Leite, São Luís – MA.

Figura 31: Manchete do Jornal O Imparcial de 06 de janeiro de 1987 sobre a entrega das unidades habitacionais aos contemplados.



Fonte: Acervo da Biblioteca Pública Benedito Leite, São Luís – MA.

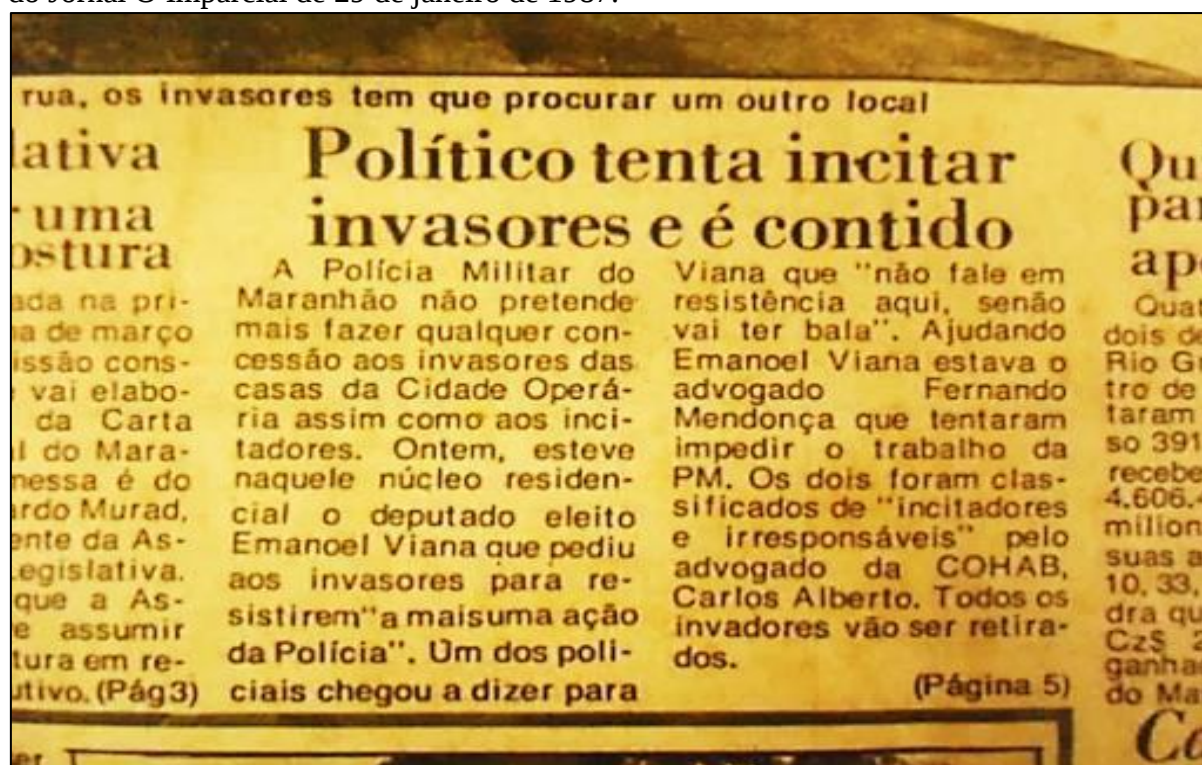
Entretanto, segundo Moreira (2008), simultaneamente à ocupação das casas recém-entregues à população contemplada, houve também quem protagonizasse, no início de 1987, cenas lamentáveis que marcaram a história da Habitação Popular do Maranhão – a luta pelo direito ao teto. Isso porque aqueles políticos que estimularam a invasão às casas, não se preocuparam em antes conhecer quem eram os 7.500 contemplados, que em sua grande maioria eram pessoas simples, sem padrinhos políticos e desprovidos de recursos financeiros que, inicialmente, realizariam então o sonho da casa própria. Porém, acabaram sendo vítimas da politicagem e muitos tiveram suas casas invadidas (Figuras 32 e 33).

Figura 32: Manchete do Jornal O Imparcial de 18 de janeiro de 1987 sobre a invasão das casas recém-construídas.



Fonte: Acervo da Biblioteca Pública Benedito Leite, São Luís – MA.

Figura 33: Políticos oportunistas incitam as ocupações às casas recém-construídas. Manchete do Jornal O Imparcial de 29 de janeiro de 1987.



Fonte: Acervo da Biblioteca Pública Benedito Leite, São Luís – MA.

Como diz Moreira (2008), cada uma das milhares de casas construídas significava o sonho de pais e mães de família em ter um imóvel próprio e consequentemente um pouso certo. Interesses políticos trataram de ir aos poucos modificando um projeto sério e viável, principalmente porque em 1986 era época de eleição; e determinados candidatos tinham um número de casas destinado a seus apadrinhados.

Diante da cruel realidade com a indignação da população foi impossível o controle e a invasão inevitável. Finalmente entre dezembro de 1986 e início de 1987 saiu a tão esperada lista dos mutuários contemplados e instala-se um verdadeiro clima de guerra com duas pessoas brigando por uma casa. Resultado, confusões que acabavam na polícia, em meio ao tumulto e desespero. Como em uma terra sem lei, as casas eram depredadas, sendo comuns caminhões saírem à noite carregados de portas e janelas furtadas dos imóveis.

Com o impasse sobre quem ficaria com a casa, surge a proposta de criar uma comissão dos mutuários, idealizada por Pedro Câmara. Daí então é lançada em assembleia a ideia de negociação dos imóveis com a COHAB-MA. No dia 27 de janeiro de 1987 é criada a comissão dos contemplados (mutuários) para negociar com a COHAB a entrega dos imóveis e por fim ao clima de guerra. Ao final das negociações, foi montado um plano de retirada dos ocupantes e entrega imediata aos mutuários da listagem publicada em jornais de grande circulação.

Em relação a esse impasse, Silva (2016) diz que “no governo de Epitácio Cafeteira é declarado através da imprensa que ‘as casas seriam de quem estivesse dentro delas’. Havendo de 1988 a 1989 a regularização dos moradores através de um recadastramento feito pela COHAB tantos do lado dos contemplados, quanto do lado dos ocupantes. E entre 1989 e 1990 foi feita a entrega dos contratos aos moradores encerrando esse capítulo no bairro”.

A autora reitera que os advogados do lado dos ocupantes, que pagavam taxas à Companhia de habitação há muitos anos, entraram com medida cautelar para anular a seleção feita pela COHAB, solicitando ainda que a justiça ou investigasse ou mandasse a COHAB proceder investigação criteriosa através de perícia ou vistoria para averiguar se os contemplados possuíam outro imóvel ou renda superior a cinco salários mínimos, que como já dito, era a condição para o inscrito concorrer às moradias .

3.2 Processo de ocupação do bairro

O bairro Cidade Operária(Anexo C) foi criado para os trabalhadores que podiam adquirir seus imóveis através de financiamentos, e como condição de inscrição na COHAB para a possível aquisição da casa própria, o candidato escrito deveria receber somente até cinco salários mínimo e nenhum outro imóvel registrado em seu nome.

Nesse cenário, segundo Silva (2016), os olhares da população de São Luís foram deslocados para o centro-leste da Ilha do Maranhão. População esta que sonhava com o seu primeiro imóvel e via como uma nova alternativa de fugir dos altos aluguéis da década de 1980 – a chamada “década perdida”.

Dessa forma, muitas dessas pessoas que hoje ocupam as chamadas “invasões” nas franjas do bairro foram pessoas que invadiram as casas do conjunto e foram expulsas pela polícia para que os mutuários legais tomassem posse das casas, tendo como alternativa criar suas moradias provisórias e que acabaram se tornando moradias fixas.

Com essas primeiras pessoas já fixadas, não tardou até que surgissem mais invasões de terras e surgimento de movimentos populares que inflamaram a ocupação dessas áreas do entorno. Mesmo ficando durante um bom tempo à espera de melhorias em termos de transporte, comércio e serviços, o bairro deu suporte à instalação das ocupações espontâneas limítrofes ao bairro (SILVA, 2016).

3.2.1 Etapas de implantação

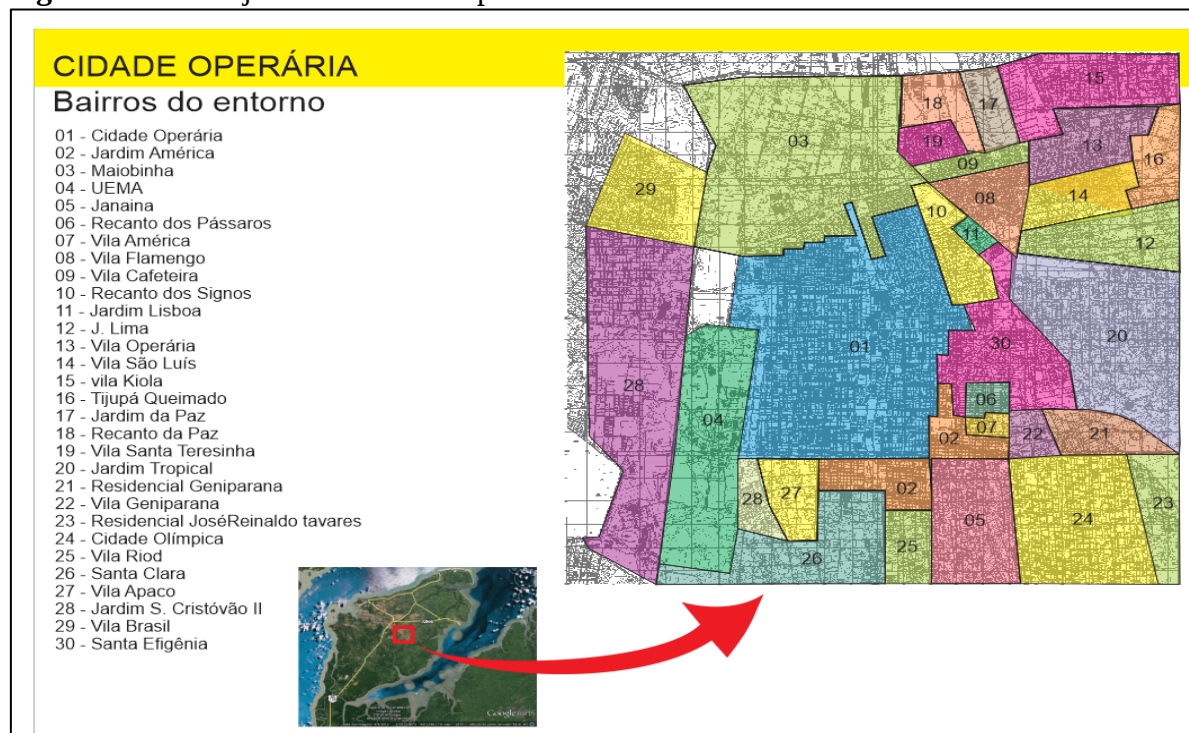
Na relação do bairro e o território no seu entorno, considera-se que sua dinâmica espacial pode ser analisada em três fases (Anexo D). Conforme Dias e Ferreira (2004):

- Na primeira fase, de 1976 a 1981, ocorre a devastação da cobertura vegetal original em algumas áreas em decorrência do assentamento do povoado Parque Zelândia e a prática da agricultura de subsistência em terraços e encostas fluviais. A ocupação da referida área foi um agravante socioambiental, haja vista ser localizado em áreas de cabeceiras de drenagens das bacias hidrográficas dos rios Paciência e do Santo Antônio, localizadas no centro da Ilha do Maranhão. Nesta fase as bacias hidrográficas ainda estavam bastante preservadas, entretanto, haviam impactos gerados pelas queimadas, que afetaram, principalmente, os solos.

- Na segunda fase, de 1981 e 1988, inicia-se o processo de construção do Conjunto Habitacional Cidade Operária. Nesta etapa, foram devastados 860 hectares de terras, onde a apropriação dos moradores do Conjunto Habitacional, a partir de fins de 1986, ocasionou a poluição das bacias já mencionadas pelo lançamento de efluentes domésticos.
- Na terceira fase, iniciada em 1988 e que se estende até os dias atuais, os agravantes intensificaram-se com a ocupação na área de entorno da Cidade Operária. Nesta fase, os problemas ambientais se intensificaram, tornando-se mais perceptíveis, sendo ainda agravados pela ocupação de sua área de entorno sem a devida intervenção do Estado, além do tal fato ser a materialização das demandas populares por moradia.

Corrêa (2013) aponta que devido ao crescimento e desenvolvimento no setor de prestação de serviços ao longo dos anos, a Cidade Operária sofreu um processo de expansão do seu entorno, que deu origem a vários bairros limítrofes, como Santa Clara, Santa Efigênia, Cidade Olímpica, Jardim Tropical, Jardim América, Jardim São Cristóvão, Recanto dos Signos, Recanto dos Pássaros, dentre outros (Figuras 34).

Figura 34: O Conjunto da Cidade Operária e o seu entorno.



Fonte: SILVA (2016) a partir de Mapa Aerofotogramétrico.

4 AS ÁREAS PESQUISADAS: caracterização socioeconômica e as condições de acessibilidade no Centro Histórico e no bairro Cidade Operária

Neste capítulo, procuramos identificar os principais elementos característicos dos espaços urbanos das áreas pesquisadas, onde fora possível fazer uma caracterização socioeconômica do Centro Histórico e do bairro Cidade Operária, bem como realizar um levantamento das condições de acessibilidade de ambas as áreas. Para tanto, além do embasamento teórico, utilizamos os resultados do trabalho de campo, fazendo uso do registro fotográfico feito nas duas áreas pesquisadas para as posteriores análises e discussões.

Dessa forma, como já dito no início deste trabalho, esta pesquisa se propõe a elucidar e discutir questões sobre a acessibilidade nas ruas e equipamentos urbanos do Centro Histórico de São Luís e do bairro Cidade Operária, bem como das condições de infraestrutura nas ruas e equipamentos urbanos dessas áreas, uma vez que tratamos de uma área antiga da capital maranhense e, de outro lado, de uma área recente, portanto moderna, localizada na periferia, bastante afastada da região central da capital maranhense.

4.1 A acessibilidade no Centro Histórico de São Luís

Nesse sentido, trazendo-se o tema da acessibilidade para a área do Centro Histórico de São Luís, um dos cenários da pesquisa, segundo Paiva (2009), em relação ao acesso às suas edificações históricas, atualmente se observa a presença frequente de degraus que foram construídos no passado com diversos propósitos.

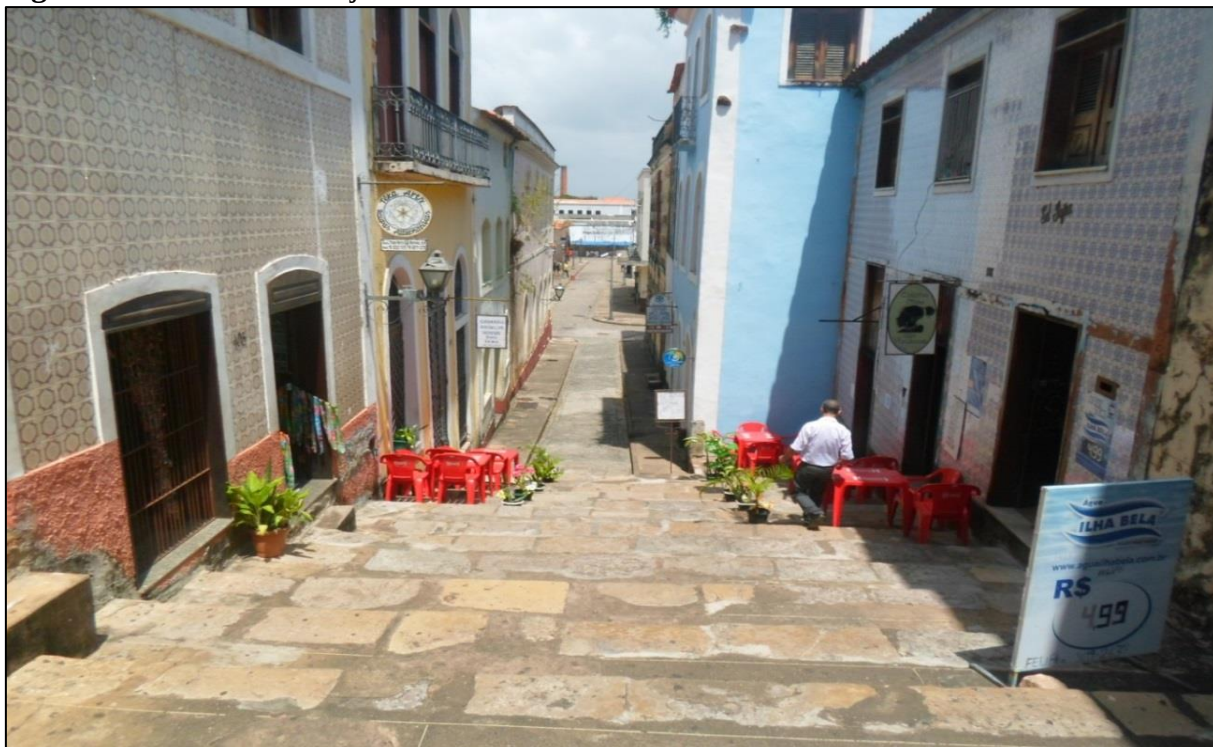
Em relação a essa afirmação, a autora destaca que nas ruas com maior declividade, os degraus eram utilizados para facilitar o acesso às casas (Figuras 35 e 36), sendo necessária a construção de pequenas muretas em partes da rua junto às edificações, para possibilitar o seu nivelamento.

Figura 35: Escadaria na Rua Djalma Dutra no Centro Histórico de São Luís.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 36: Vista da Rua Djalma Dutra no Centro Histórico de São Luís.



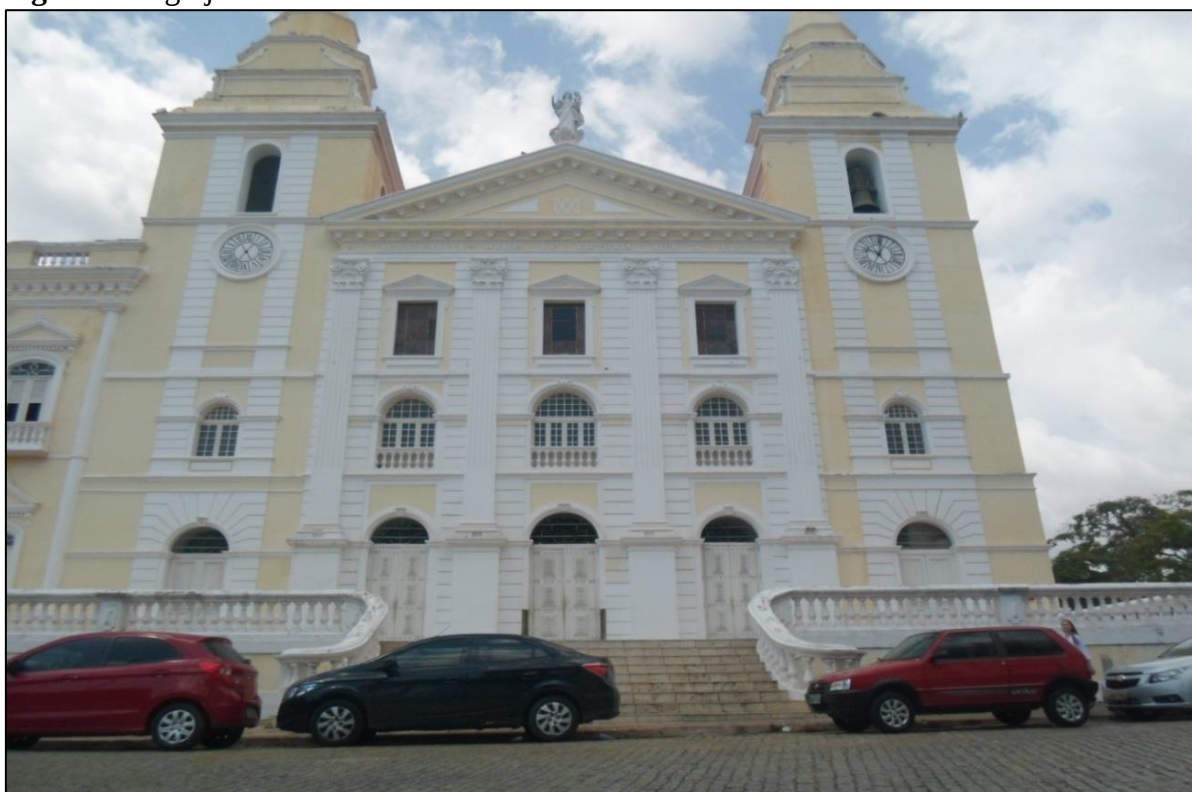
Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Como podemos observar nas Figuras 35 e 36, a presença de barreiras arquitetônicas localizada nas ruas do Centro Histórico ludovicense, resulta da necessidade histórica de adequação ao relevo bastante acidentado dessa área, caracterizando-se, assim, pela constante existência de degraus construídos desde o período do surgimento de São Luís com o intuito de facilitar o acesso a esse terreno acidentado do Centro Histórico.

As edificações religiosas são outro exemplo clássico da falta de acessibilidade no Centro Histórico de São Luís. Isto se deve pelo fato de que este tipo de edificação era construído geralmente em locais elevados dos sítios históricos, o que necessitava de escadarias grandes e imponentes para o acesso ao interior das igrejas, e ao mesmo tempo, terminava por se caracterizar como uma barreira para as pessoas com deficiência física.

Um exemplo desse tipo de construção religiosa onde a existência de escarias é bastante comum é a Igreja da Sé (Figuras 37 e 38), no Centro Histórico, que, assim como as demais, caracteriza-se por suas imponentes escadarias de acesso, tornando-se, dessa forma, uma barreira para as pessoas com deficiência.

Figura 37: Igreja da Sé no Centro Histórico de São Luís.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 38: Escadaria de acesso ao interior da Igreja da Sé no Centro Histórico ludovicense.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Os problemas enfrentados pelas pessoas com deficiência no Centro Histórico de São Luís são inúmeros, dentre os quais, estão calçadas irregulares e com pedras soltas; número limitado de rampas; ausência de guias rebaixadas nas calçadas; falta de sinalização; excesso de escadarias (Figuras 39 e 40); presença de ambulantes, placas informativas, além de carros e motocicletas estacionados nas calçadas (Figura 41), que obstruem a passagem e dificulta a livre locomoção das pessoas; dificuldade de acesso aos diversos estabelecimentos comerciais e de saúde, como hospitais e clínicas médicas; falta de adequação nos ambientes de lazer, dentre muitos outros.

Figura 39: Escadaria (barreira arquitetônica) no Centro Histórico.



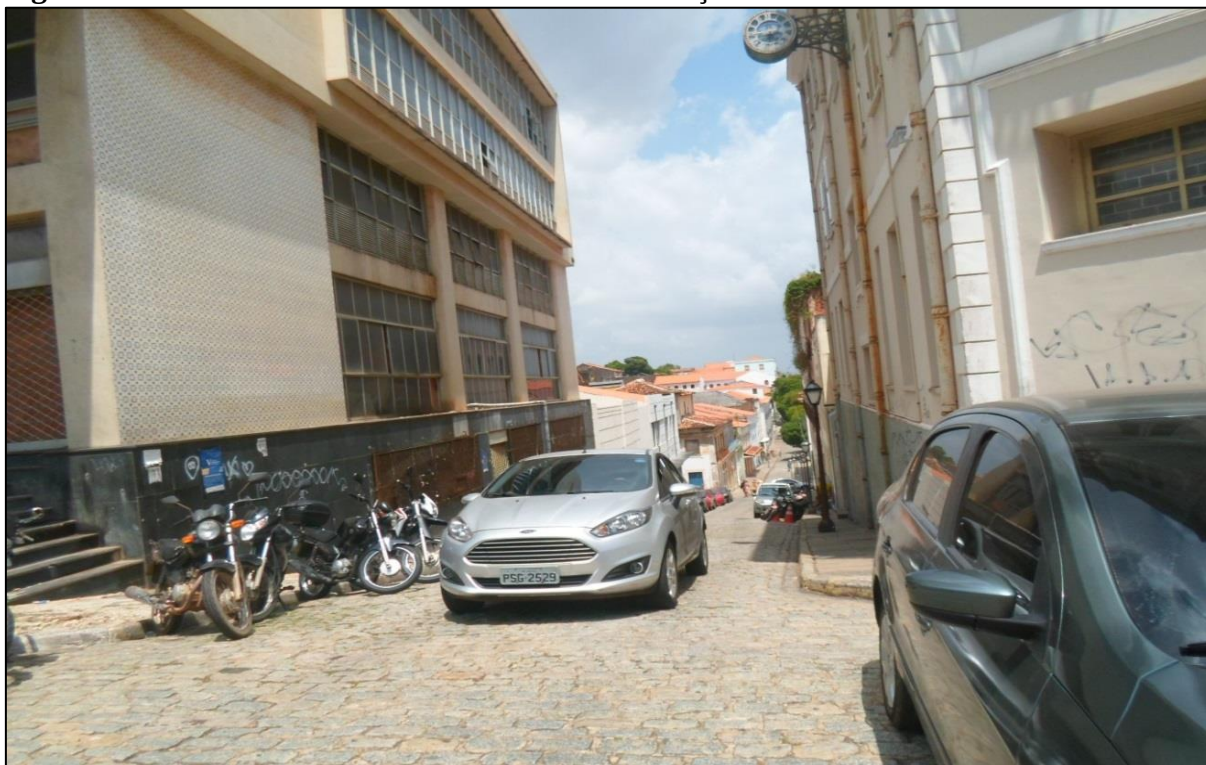
Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 40: Escadaria localizada na Praça Nauro Machado no Centro Histórico.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 41: Carros e motocicletas estacionados em calçada do Centro Histórico.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Além das dificuldades ocasionadas pelas barreiras arquitetônicas presente na área do Centro Histórico, é importante ressaltar que há outro tipo de barreira que, tanto quanto as físicas, também são sentidas pelas pessoas com deficiência física. Trata-se do preconceito de algumas pessoas com relação à pessoa com deficiência que, segundo Ribas (2007), visualizam essas pessoas com deficiência não como cidadãs daquela cidade tampouco consumidora do espaço citadino, mas sim como um indivíduo que precisa se adequar à cidade, com todos os seus entraves e não com um planejamento inclusivo e igualitário para a sociedade em geral.

Caminhando pelas ruas do Centro Histórico, sem muito esforço, é possível identificar a falta de acessibilidade do local, realidade que se justifica pelo fato de que, quando essa região histórica foi construída, a partir do século XVII, não se pensava em atender às pessoas que apresentam algum tipo de deficiência, algo comum na época, em que esses sujeitos viviam confinados em casa em razão do medo de suas famílias em expô-los diante de uma sociedade preconceituosa, que os viam como verdadeiras aberrações na sociedade.

Porém, apesar da falta de acessibilidade ser uma realidade ainda comum na área em questão, devido à ausência de adequação nos equipamentos urbanos, é possível encontrar alguns locais “adaptados” para atender às pessoas que apresentam dificuldade de locomoção. Algumas ruas da área apresentam guias rebaixadas nas calçadas (Figuras 42, 43 e 44).

Figura 42: Guia rebaixada na calçada de acesso a uma praça localizada no Centro Histórico.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 43: Guia rebaixada na calçada de acesso a uma praça localizada no Centro Histórico.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 44: Guia rebaixada na calçada para acesso de cadeirantes à Praça Nauro Machado.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

4.1.1 A persistência da falta de acessibilidade em ruas “adaptadas, adequadas e acessíveis”.

Nesta pesquisa, onde, além do bairro Cidade Operária, tratamos dos problemas de acessibilidade encontrados no Centro Histórico de São Luís, também discorremos sobre as iniciativas do Poder Público no decorrer dos anos para solucionar tais problemas. Sendo assim, através do trabalho de campo e levantamento bibliográfico, constatamos que tais problemas ocorreram, de fato, em algumas áreas, onde os problemas citados foram ou sanados ou, pelo menos, minimizados.

No entanto, em outros locais do Centro Histórico, a exclusão às pessoas com deficiência física fica evidenciada quanto se trata da adaptabilidade nos equipamentos urbanos e serviços de informação, tais como sinalizações, placas de informação e guias turísticos¹³. Em muitos casos, essa deficiência nos serviços oferecidos acaba por impedir o acesso e usufruto dos bens de uso público, um direito desses sujeitos enquanto cidadãos.

¹³ Diferentemente de Guia de Turismo, que é um trabalhador (a) profissional que exerce a função de levar turistas para conhecer locais turísticos e contar a eles a origem e a história dos mesmos, um Guia Turístico pode ser folders ou mapas impressos onde as pessoas podem localizar pontos turísticos de determinadas cidades, regiões ou países. Os mapas de localização e de informações turísticas podem ser entregues aos turistas ou ficar expostos em placas ao longo das ruas.

Mesmo diversas ruas e equipamentos urbanos do Centro Histórico de São Luís terem sido adaptados para atender às pessoas com deficiência física, a exclusão a estas pessoas ainda fica bastante evidenciada quando se trata da adaptabilidade nas ruas, equipamentos urbanos e serviços de informação, tais como sinalizações e placas de informação. Em muitos casos, essa deficiência de acessibilidade nos serviços oferecidos acaba por impedir essas pessoas ao acesso, permanência e usufruto dos bens de uso público e privados da cidade, direito este assegurado a esses sujeitos enquanto cidadãos.

Entre alguns dos exemplos da falta de acessibilidade para pessoas com deficiência física em locais que já houve algum tipo de melhoria, adequação e adaptação da cidade para atender a estas pessoas, está a existência de guias rebaixadas em calçadas para o devido acesso de cadeirantes (Figura 45), por exemplo, mas que, em detrimento da existência de escadarias construídas devido ao relevo acidentado da área do Centro Histórico, resulta na persistência da inacessibilidade do local, uma vez que os cadeirantes podem acessar a calçada mas continua impedido de transitar livremente pela rua devido a existência da calçada.

Figura 45: Rua inacessível para pessoas com deficiência, mesmo apresentando guia rebaixada na calçada, devido à presença de escadaria.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

4.1.2 Problemas de acessibilidade no Centro Histórico mediante as múltiplas atividades desenvolvidas na área

Um dos motivos pelos quais muitas pessoas, moradores e visitantes, dirigem-se ao Centro Histórico ludovicense, dar-se-á pelo fato de que nesse local existe uma série de funções e serviços dos quais a população em geral faz uso.

Entre essas funções e serviços existentes no Centro Histórico, há vários órgãos públicos, tais como o Palácio de La Ravardière, sede da prefeitura; o Palácio dos Leões, sede do governo do Estado; a Câmara de Vereadores; o Palácio da Justiça, A Defensoria Pública do Estado (Figura 46) e o centro de detenção Reffsa.

Figura 46: Sede da Defensoria Pública do Estado localizado na Rua da Estrela.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Vale destacar que alguns desses órgãos públicos, apesar de serem adaptados para atender às pessoas com deficiência, principalmente no que diz respeito ao acesso, ainda apresentam problemas de acessibilidade, como é o caso do prédio onde funciona a Câmara dos Vereadores de São Luís, localizada no Centro Histórico. O prédio possui duas entradas de acesso, sendo uma principal que dispõe de rampas para cadeirantes e demais pessoas com mobilidade reduzida (Figura 47), e outra entrada secundária (Figura 48), onde sua entrada de

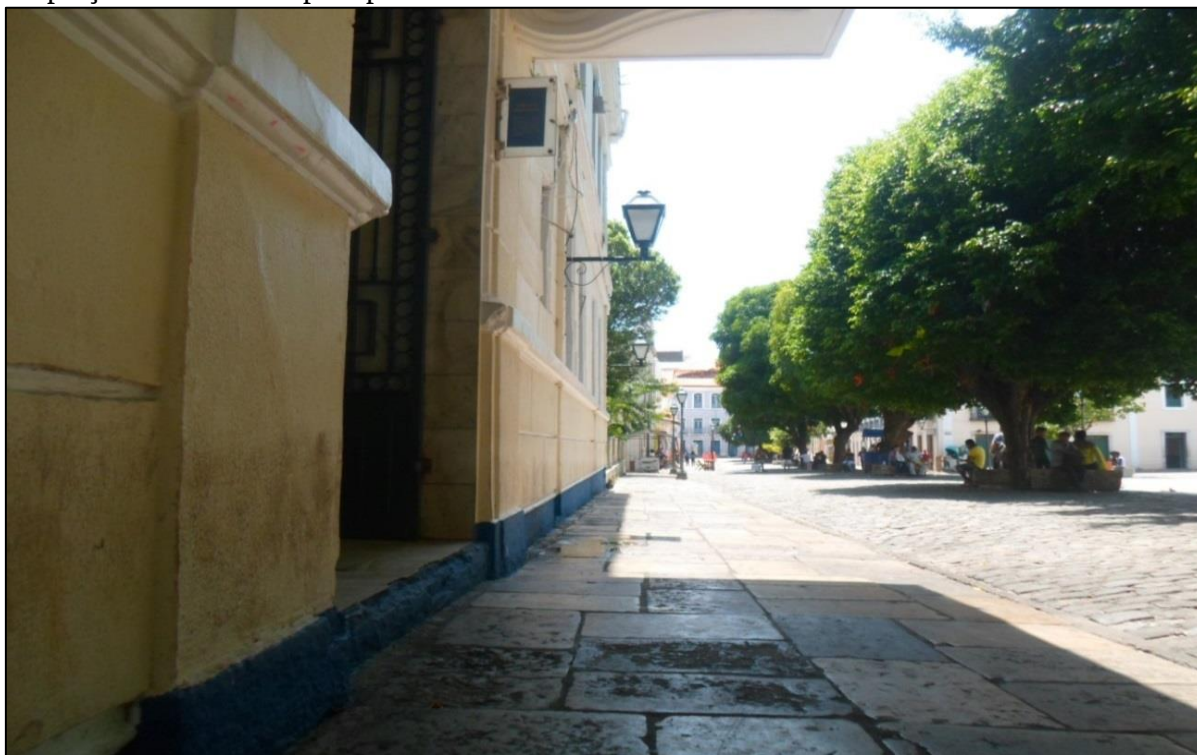
acesso não apresenta qualquer tipo de adaptação para que um cadeirante, por exemplo, tenha o acesso com segurança e autonomia garantido.

Figura 47: Entrada da Câmara de Vereadores com adaptação para pessoas com deficiência.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 48: Entrada secundária de acesso à Câmara de Vereadores de São Luís com falta de adaptações necessárias para pessoas com deficiência.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

O problema de acessibilidade, nesse caso, persiste porque as duas entradas do prédio, uma principal e outra secundária, localizam-se em ruas distintas e em lados opostos do quarteirão onde se localiza o prédio.

Sendo assim, em caso de a pessoa com deficiência física estar na rua da entrada secundária do prédio, onde não há guia rebaixada na calçada de acesso, tampouco rampa fixa ou removível na entrada, e precisar adentrar no prédio, a mesma é obrigada a se deslocar para a outra rua, onde se localiza a entrada principal, no lado oposto do quarteirão, para então ter sua entrada no prédio garantida com segurança e autonomia, situação esta constrangedora e um tanto cansativa, que poderia ser facilmente evitada, caso ambas as entradas do prédio dispusessem de acessibilidade por meio das adaptações necessárias.

Existem também nessa área histórica da capital maranhense diversas clínicas médicas e hospitais públicos; imponentes praças como a Maria Aragão, Benedito Leite, Gonçalves Dias, João Lisboa, Parthenon, além da Praça Deodoro, que dá acesso à Rua Grande, considerada o principal comércio da capital maranhense, o que faz com que muitas pessoas com deficiência física, vez ou outra, necessitem se dirigir ao Centro Histórico.

No Centro Histórico de São Luís, há também importantes agências bancárias; igrejas como as Igrejada Sé, Igreja do Carmo e Igreja dos Remédios, dentre outras; várias opções de lazer, como os teatros Arthur Azevedo, João do Vale e Alcione Nazareth; o cinema Cine Praia Grande, localizado, assim como o Teatro Alcione Nazareth, no Centro de Criatividade Odylo Costa Filho; o imponente Convento das Mercês; diversos bares e restaurantes, que não oferecem o mínimo de acessibilidade aos cadeirantes, bem como também casas de show e etc.

Dentre os estabelecimentos públicos, privados e de lazer citados acima, a maioria não apresenta acessibilidade, uma vez que não há adequação satisfatória nas estruturas desses locais, com raras exceções, realidade que é resultado da falta de planejamento e de consistência na execução dos projetos de acessibilidade criados pelos gestores públicos.

No entanto, deve-se registrar que, apesar de muitos prédios tombados do Centro Histórico ludovicense ainda não dispuserem de acessibilidade para pessoas com deficiência física, outros, felizmente, são adequados para atender a esses sujeitos (Figura 49), com a implementação de rampas removíveis nas entradas dos prédios, que facilitam o acesso das pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida.

Figura 49: Rampa removível na entrada de acesso à sede da Defensoria Pública do Estado.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Como observamos na Figura 49, há alguns equipamentos urbanos que dispõem de adequação para atender às pessoas com deficiência física, como é o caso das adequações feitas na entrada do prédio onde funciona a Defensoria Pública do Estado do Maranhão, na qual foram implantadas rampas removíveis para o acesso de pessoas usuárias de cadeiras-de roda.

É importante ressaltar, no entanto, que embora já existam diversos prédios adaptados, em muitos casos essas adaptações ainda apresentam barreiras e, dessa forma, necessitam de reajustes para que a acessibilidade desses locais para os sujeitos contemplados seja propiciada de fato. Exemplo desses casos em que ainda persiste a falta de acessibilidade em locais já adaptados ocorre no prédio do Centro de Criatividade Odylo Costa Filho (Figura 50), onde funciona o Cine Praia Grande e o Teatro Alcione Nazareth.

Figura 50: Centro de Criatividade Odylo Costa Filho no Centro Histórico de São Luís.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

O Centro de Criatividade Odylo Costa Filho, localizado no bairro da Praia Grande, no Centro Histórico, apresenta guias rebaixadas na rua de acesso à entrada principal (Figura 51), na entrada principal (Figura 52), assim como também no interior do prédio (Figura 53).

Figura 51: Guia rebaixada na calçada de acesso ao Centro de Criatividade Odylo Costa Filho.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 52: Guia rebaixada na entrada de acesso ao Centro de Criatividade Odylo Costa Filho.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 53: Rampa de acesso no interior no Centro de Criatividade Odylo Costa Filho.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

No entanto, a guia rebaixada que faz a transição da rua para a calçada onde está localizada a entrada de acesso do estabelecimento, apresenta certa declividade no rebaixamento da guia da calçada, o que se caracteriza numa barreira para os cadeirantes (Figura 54).

Figura 54: Guia rebaixada na calçada de acesso à entrada do Centro de Criatividade Odylo Costa Filho apresentando barreira no nível de rebaixamento apresentando barreira aos cadeirantes.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Os centros históricos são ambientes complexos na questão da acessibilidade, pela sua natureza histórica, técnicas construtivas e edifícios de grande porte e presença constante de escadarias, no entanto algumas pequenas iniciativas colaboram na melhoria da acessibilidade dentro dos critérios de preservação e intervenção de áreas tombadas, apesar de observarmos poucas dessas iniciativas serem executadas, suscitando ao debate de que a exigência legal para o cumprimento dessas intervenções deveria ser efetivada com mais rigor.

4.1.3 Cobrança de órgãos públicos pela melhoria na acessibilidade na cidade de São Luís

Segundo matéria divulgada pelo Jornal O Estado do Maranhão, manchete do dia 07 de outubro de 2016 (Figura 55), o Ministério Público do Estado do Maranhão, através da Promotoria Especializada nos Direitos da Pessoa com Deficiência, ingressou com nove ações civis públicas, somente em 2016, determinando que o Estado e o Município de São Luís promovam modificações em logradouros, prédios e outros espaços para tornar esses pontos acessíveis para as pessoas com deficiência.

Figura 55: Manchete do Jornal O Estado do Maranhão de 07 de outubro de 2016 noticiando a cobrança do Ministério Público por melhorias na acessibilidade para cadeirantes em São Luís.



Fonte: Acervo do autor, 2016.

Como observamos nas imagens da Figura 55, se para uma pessoa sem deficiência andar pelas ruas e avenidas de São Luís já é uma tarefa difícil, esta se torna praticamente impossível quando se refere às pessoas com deficiência física e com mobilidade reduzida, que veem suas dificuldades de locomoção mais acentuadas quando se deparam com esse cenário apresentado nas imagens.

Nesse sentido, vê-se que as condições de acessibilidade da cidade ainda causam muitos transtornos. E essa situação fica evidente ao visitarmos os ambientes citados que

apesar de o Ministério Público (MP), por diversas vezes, ter entrado com ações na justiça solicitando que essas pendências fossem resolvidas, infelizmente, o que se constata é que o poder público, tanto municipal quanto estadual, ainda não solucionou os problemas, uma vez observado que até o momento pouca coisa foi feita para mudar essa realidade.

A publicação do jornal ainda denuncia que, em anos anteriores, a promotoria também ingressou com outras ações civis públicas na justiça, além de ter feito, também, outras manifestações judiciais sobre essa questão. A publicação faz ainda um alerta para o fato de que, apesar dessas ações judiciais já feitas, muito ainda precisa ser feito para que a realidade dos problemas de acessibilidade possa mudar de maneira eficaz e satisfatória.

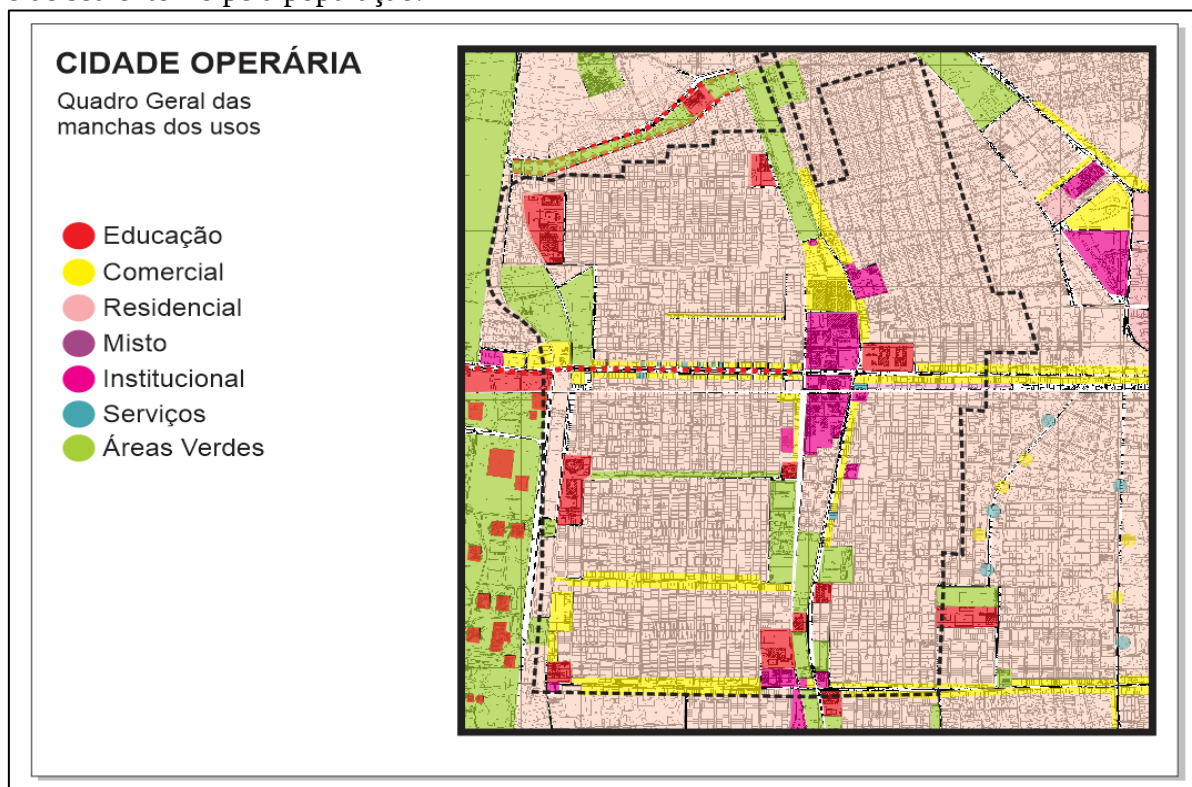
Uma dessas ações refere-se ao Hospital Tarquínio Lopes Filho (Hospital Geral), no centro de São Luís, onde, dentre as diversas intervenções necessárias para a promoção da acessibilidade do prédio, o Governo do Estado precisa realizar adaptações necessárias nos banheiros e construir rampas de acesso nas partes interna e externa do prédio para contemplar as pessoas com deficiência que utilizam os serviços oferecidos pelo estabelecimento de saúde e, portanto, necessitam de condições dignas para a utilização com segurança e autonomia dos espaços e equipamentos do mesmo. A referida ação do Ministério Público estipulou a data de 30 de janeiro de 2017 como prazo máximo para a adequação do prédio às normas de acessibilidade para pessoas com deficiência.

4.2 O bairro Cidade Operária

O bairro Cidade Operária, bastante afastado do Centro de São Luís, atualmente convive com quadros de urbanidade distintos, onde há áreas, as unidades, que são bem estruturadas e, no entanto, outras de aspectos típicos da periferia das grandes cidades, onde a deficiência na infraestrutura acarreta em inúmeros problemas de acessibilidade e mobilidade aos seus moradores. Sendo assim, dentro de um mesmo bairro há duas realidades distintas.

O uso do solo da Cidade Operária e de seu entorno pela população local é realizado pelas mais variadas atividades, como podemos constatar na figura seguinte (Figura 56).

Figura 56: Quadro geral com as manchas dos usos predominantes do solo da Cidade Operária e de seu entorno pela população.



Fonte: Silva (2016) a partir de Mapa Aerofotogramétrico.

Como podemos observar na Figura 56, o bairro Cidade Operária tem o seu solo bastante explorado, contando com atividades das mais diversas naturezas, além da existência de um suporte razoável de serviços oferecidos à população local e do entorno. Pode-se observar também que, apesar do uso variado do seu solo, a maior parte dos espaços urbanos do bairro são preenchidos por áreas residenciais, ocupando cerca de 80% da sua mancha urbana. Vale destacar também que o bairro da Cidade Operária atualmente é um dos bairros mais populosos de São Luís, com cerca de 250 mil habitantes segundo o IBGE (Censo Demográfico 2010).

4.2.1 Acessibilidade e mobilidade

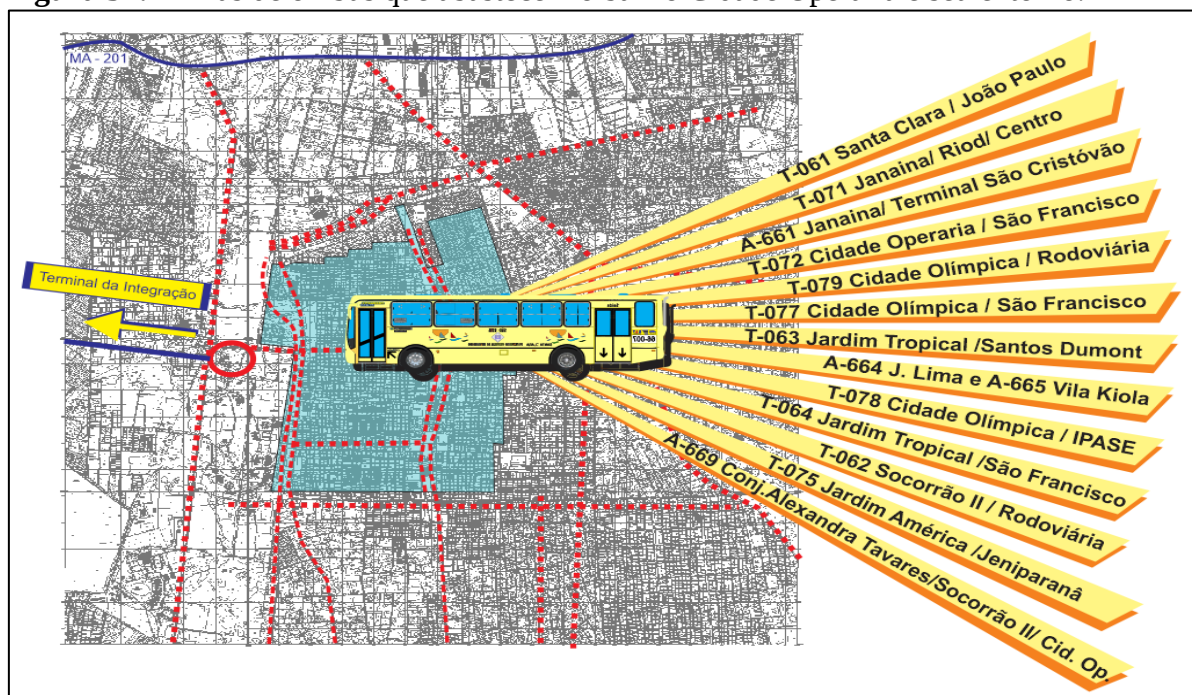
Na análise da acessibilidade no bairro Cidade Operária, vale destacar que diferentemente do Centro Histórico, que caminha para a retirada do transporte coletivo de suas ruas e privilegia o pedestre em seu espaço, o bairro da Cidade Operária depende de uma rede de transportes ativa para sua vitalidade e mobilidade, uma vez considerada a sua distância dos bairros centrais e também a sua caracterização como bairro operário.

Sendo assim, tratando-se da mobilidade no bairro, a Cidade Operária é abastecida por diversas linhas de ônibus pertencentes ao transporte público municipal, além de algumas opções de transporte alternativo, como vans e ônibus que prestam serviço de transporte privado no bairro e adjacências.

Referindo-se exclusivamente ao transporte público da Cidade Operária, o bairro conta com diversas linhas de ônibus do transporte público municipal que trafegam nas principais avenidas do bairro, sendo que algumas delas adentram as ruas que servem como vias de ligação entre as unidades, além das inúmeras linhas que atendem aos bairros adjacentes, e que acabam por culminar numa variada frota de ônibus coletivos atendendo aos milhares de usuários da região.

Atualmente, o bairro é abastecido por 20 linhas de ônibus¹⁴, como demonstra o esquema a seguir, dentre as linhas que trafegam dentro do bairro e as linhas dos bairros adjacentes, formando assim uma variada frota de ônibus coletivos para atender à população local (Figura 57 e 58).

Figura 57: Linhas de ônibus que abastecem o bairro Cidade Operária e seu entorno.



Fonte: Silva (2016) a partir de Mapa aerofotogramétrico de São Luís.

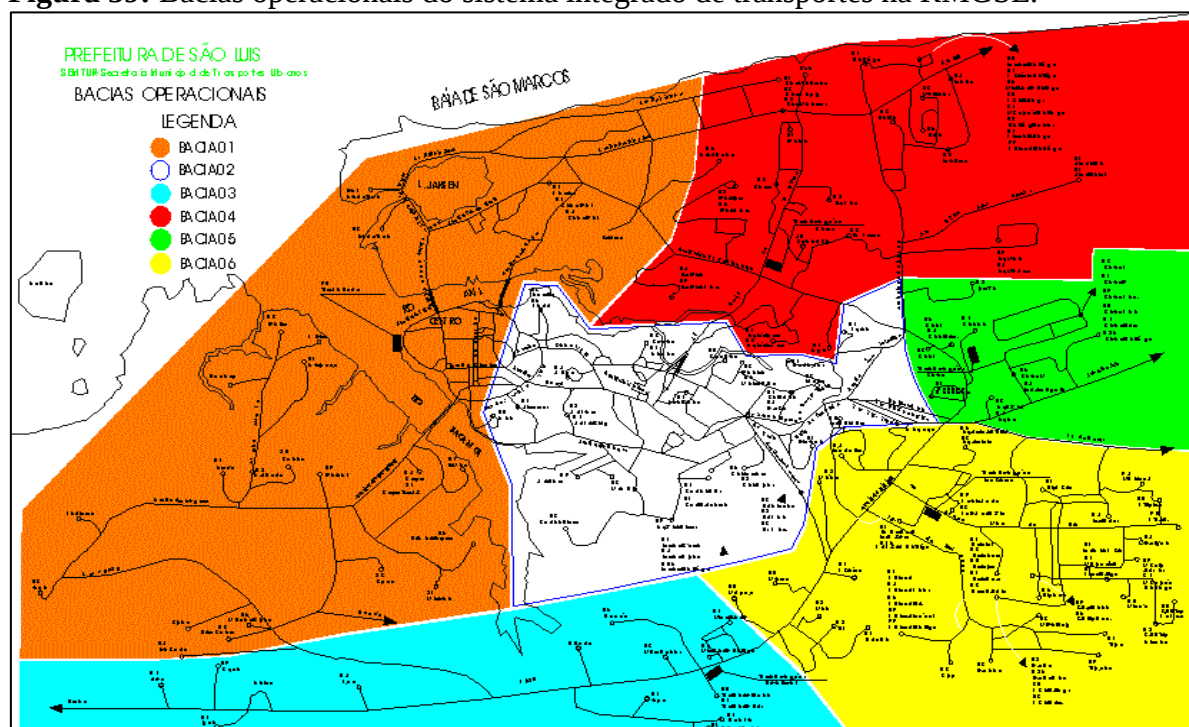
¹⁴ Além das linhas de ônibus apresentadas nos esquemas das Figuras 57 e 58, recentemente se juntaram à frota que abastece o bairro Cidade Operária e seu entorno as linhas Cidade Operária/Africanos, Nova Terra/Terminal, Maiobinha/Terminal, Santa Clara/Terminal, Mata/Socorrão, Janaína/Terminal, Residencial Tiradentes/Terminal.

Figura 58: Linhas de ônibus que abastecem o bairro Cidade Operária e seu entorno.

LINHAS DE ÔNIBUS		
01	T-072	Cidade Operaria / São Francisco
02	T-061	Santa Clara / João Paulo
03	T-071	Janaina/ Riod/ Centro
04	A-661	Janaina/ Terminal São Cristóvão
05	A-669	Conj. Alexandra Tavares/ Socorrão II/ Cidade Operaria
06	T-077	Cidade Olímpica / São Francisco
07	T-078	Cidade Olímpica / IPASE
08	T-079	Cidade Olímpica / Rodoviária
09	T-075	Jardim América /Jeniparana
10	T-063	Jardim Tropical /Santos Dumont
11	T-064	Jardim Tropical /São Francisco
12	T-062	Socorrão II / Rodoviária
13	A-664	J. Lima e Vila Kiola

Fonte: Silva (2016) adaptado de SMTT (2013).

É importante destacar que a grande maioria das linhas que abastecem o bairro Cidade Operária e suas adjacências faz parte do SIT (Sistema Integrado de Transportes), o que, portanto, facilita bastante a mobilidade da população local que depende do transporte público coletivo para transitar pela Região Metropolitana da Grande São Luís, região esta abastecida através das bacias operacionais do Sistema Integrado de Transportes na RMGSL (Figura 59).

Figura 59: Bacias operacionais do sistema integrado de transportes na RMGSL.

Fonte: São Luís, 2006.

4.2.2 Infraestruturura do bairro

Tratando-se da infraestrutura do bairro Cidade Operária, infelizmente, o quadro não é nada animador, visto que encontramos, sem muita dificuldade, diversas vias públicas, equipamentos urbanos, espaços públicos, entre outros, em situação de abandono por parte do poder público, que é a autoridade competente responsável pela área e que deveria propiciar a manutenção do bom estado das áreas públicas do bairro (Figuras 60, 61 e 62).

Figura 60: Via pública apresentando total perda da cobertura de asfalto.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 61: Praça pública apresentando sinais de má conservação.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 62: Arborização precária e já danificada em praça na Cidade Operária.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

4.2.3 Serviços públicos, privados e de lazer

Apesar das péssimas condições de infraestrutura urbana por parte do poder público, como melhoria das calçadas, vias, asfalto e segurança, o bairro apresenta um quadro razoável de serviços públicos e privados oferecidos à população local e do entorno, contando assim com agências bancárias (Figura 63), estabelecimentos de saúde, como a Unidade de Pronto Atendimento – UPA (Figura 64) e o Hospital Municipal Doutor Clementino Moura (Socorrão II), feira comercial (Figura 65), delegacia (Figura 66), escolas públicas e privadas, além de um ativo comércio de lojas.

Neste sentido, observamos, vislumbrando os resultados do trabalho de campo, que o grau de serviços na Cidade Operária chega a ser até maior que o do Centro Histórico (na área do bairro da Praia Grande), visto que este, apesar de concentrar diversas atividades públicas, privadas e de lazer, possui pouca vitalidade de comércio e moradia, ficando sem segurança e com pouquíssima movimentação no período da noite, com exceção das opções de lazer, ao contrário da Cidade Operária, que possui uma movimentação intensa durante o dia inteiro e também à noite devido a sua grande população, demandando, assim, uma maior mobilidade.

Figura 63: Agência bancária na Unidade 205 da Cidade Operária.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 64: Posto da Unidade de Pronto Atendimento (UPA) na Cidade Operária.



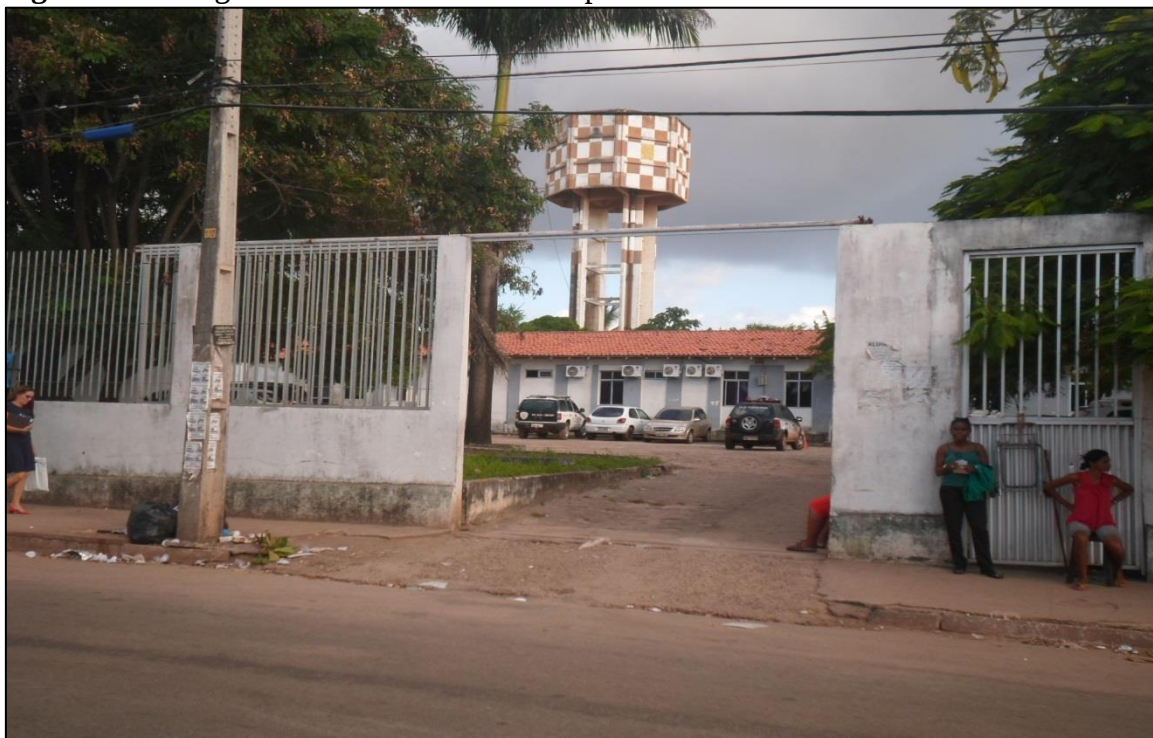
Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 65: Feira do bairro Cidade Operária.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Figura 66: Delegacia de Polícia da Cidade Operária.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Além disso, o bairro também conta com diversas opções de lazer, como casas de shows, praças públicas (Figura 67), restaurantes e lanchonetes, supermercados, entre outros.

Figura 67: Praça localizada na área limítrofe da Cidade Operária com as adjacências.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Vale destacar também que, infelizmente, além da situação caótica em que alguns equipamentos urbanos se encontram nos bairros da periferia, alguns deles ainda enfrentam problemas de higiene e apresentam estados degradantes em muitos casos, resultado das péssimas gestões dos estabelecimentos públicos e da má conservação dos mesmos.

Sendo assim, a feira do bairro Cidade Operária e seu entorno não foge à regra da maioria das feiras comerciais da cidade de São Luís, apresentando péssimas condições de conservação e adequação às normas de higiene que todo estabelecimento, principalmente os do ramo alimentício, precisam e devem apresentar.

Tratando-se ainda da Feira da Cidade Operária, é possível avistarmos em qualquer horário do dia, a presença massante de aves - os urubus- (Figura 68) que são atraídos pela podridão causada pela péssima higiene do local e pelos restos de comida e demais produtos alimentícios que são comercializados na feira.

Figura 68: Área externa da Feira da Cidade Operária tomada por urubus.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não tem nome nem lugar. Repito a razão pela qual quis descrevê-la: das inúmeras cidades imagináveis, devem-se excluir aquelas em que os elementos se juntam sem um fio condutor, sem um código interno, uma perspectiva, um discurso. É uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra-cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, o medo. As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa (CALVINO, 1993, p. 44).

Concordando com Calvino (1993, p. 44) na sua obra *As Cidades Invisíveis*, a maneira como uma cidade se apresenta para seus moradores está diretamente ligada e relacionada às medidas tomadas pelo Poder Público que, de certa forma, sua gestão facilitadora de políticas públicas venha a possibilitar, de forma sistêmica, a existência de condições de acessibilidade numa cidade de médio e grande porte, como é o caso de São Luís, onde estão localizadas as áreas estudadas.

Sendo assim, a pesquisa, que se propôs a fazer uma análise das condições de acessibilidade na região do Centro Histórico de São Luís e no bairro Cidade Operária, não encontrou dificuldades para perceber que o quadro da acessibilidade na capital maranhense, de modo geral, infelizmente, ainda apresenta situações e realidades muito aquém daquilo que se espera de uma capital estadual e, mais ainda, de uma cidade que conta com população que já ultrapassou a marca de um milhão de habitantes, portanto, carente de planejamento urbano bastante funcional, de modo que a sua população seja a principal favorecida e assistida.

Nesse sentido, para alcançar os objetivos pretendidos, este trabalho abordou um formato histórico dialético, somado às contribuições de estudiosos das diversas áreas sociais e geográficas e teve como objetivos principais a identificação e caracterização dos principais problemas referentes à acessibilidade nas áreas pesquisadas, além da mobilidade e infraestrutura no bairro Cidade Operária, especificadamente.

Para esclarecer essas questões, a problemática enfocada neste trabalho procurou apurar até que ponto a presença ou ausência de acessibilidade e consequentes problemas interfere na maneira como a sociedade e as pessoas com deficiência, em especial, apropriam-se da cidade.

Tratando-se do Centro Histórico, o quadro atual da acessibilidade na área em questão ainda não aponta para uma cidade inclusiva, visto que as barreiras arquitetônicas e materiais e suas respectivas faltas de adequações propiciam situações de exclusão, contrariando aquilo que uma sociedade inclusiva espera ver, algo que, na maioria das cidades brasileiras, ainda não ocorre de fato, comparando-se as condições de preservação e conservação presentes nesses locais.

Entendemos, nesse caso, que a valorização das áreas centrais tradicionais e a redução da dispersão e da segregação socioespacial também significa a democratização da acessibilidade nos seus diversos ambientes, tornando o funcionamento da cidade mais eficiente e mais justo socialmente.

Nesse sentido, a acessibilidade no Centro Histórico, só poderá existir, de fato, quando a cidade a possuir, pois, na lógica do desenvolvimento urbano e social de uma cidade, um espaço urbano, seja ele isolado ou não, só se desenvolve através da projeção adquirida do usufruto da cidade como um todo.

A realidade encontrada atualmente na região do Centro Histórico no que se refere à acessibilidade reforça a necessidade de serem direcionadas medidas de adequação dos equipamentos urbanos do Centro Histórico de São Luís, em busca de atender, de forma plena e justa, todos aqueles que, por determinadas limitações físicas, veem seus direitos muitas das vezes desrespeitados pela sociedade dita “normal”.

Referindo-se a essa realidade, vemos que isso se deve pelo fato de que a concepção de acessibilidade abrange muito mais do que equipamentos adequados para permitir a livre locomoção das pessoas com deficiência física que tem a mobilidade reduzida e, portanto, necessitam de assistência diferenciada. Vale destacar que essa prerrogativa abrange ainda um conjunto de fatores que abordam tanto aspectos materiais como afetivos, caracterizando-se assim como a ocorrência da inclusão social.

Dessa forma, acreditamos que a preocupação, reconsideração e a valorização, cada vez mais comprometidas, com os centros históricos das cidades, não somente permitirão a conservação de seus bens culturais e tradicionais, como também a valorização dos aspectos sociais que dão sentido à cidade e ao seu legado deixado às populações futuras, que tomarão conhecimento de sua história através de sua preservação e, consequentemente, conservação.

Nessa perspectiva, a junção de componentes que associem a imagem da cidade histórica à sua conservação e adaptação imprime na sociedade uma ótica legível e coerente com o monumento, antes inacessível e restrito, distante de sua função cultural.

Considerando essa afirmativa, destacamos a necessidade de pensarmos um mundo cada vez mais inclusivo e laico, onde toda e qualquer pessoa, independentemente de sua condição física, psíquica e social, possa se sentir como parte da sociedade atual, que vem sendo configurada drasticamente devido às transformações advindas do acelerado avanço científico e tecnológico, que nos obriga a se adequar às mudanças cada vez mais rápidas e radicais no que se refere ao estilo de vida da sociedade do século XXI, que se acostumou a conviver com o moderno e sofisticado, por vezes, exclusivo e egoísta.

Nesse sentido, o compromisso de se pensar na inclusão destas áreas na rotina e memória da cidade, é um desafio a ser vencido na área estudada, no caso, o Centro Histórico de São Luís, uma vez que os obstáculos são diversos diante das possibilidades de ajuste e adaptação para atender às pessoas com deficiência, seja ela qual for.

Sabe-se, neste caso, que é preciso empenho e fiscalização constantes, pois como áreas históricas e preservadas estes espaços admitem características e valores distintos. Logo, a adoção de métodos e ações que reforçam a inclusão social e a não segregação em espaços como estes se torna crucial, então, na produção de um espaço construído, que valoriza as relações, a cultura, a liberdade e o direito de ir e vir.

Frente a essa realidade, vemos que a minimização das barreiras existentes na acessibilidade das cidades se mostra como uma importante estratégia para melhorar a situação urbana e o acesso aos equipamentos das cidades pelas pessoas, especialmente aquelas que apresentam dificuldade de locomoção, tais como as pessoas com deficiência física e as pessoas com mobilidade reduzida.

Em relação ao bairro da Cidade Operária, tratando-se da acessibilidade, mobilidade e infraestrutura, também encontramos um quadro desanimador, uma vez que a situação nesse bairro não foge à regra da maioria das cidades brasileiras, que apresentam infraestruturas precárias e a sua população periférica é a maior prejudicada, tendo que conviver diariamente com a falta de planejamento e gestões ineficientes que não conseguem ao menos minimizar os diversos problemas socioespaciais existentes nas cidades brasileiras, onde a acessibilidade e mobilidade são apenas algumas entre as várias deficiências encontradas.

Além disso, os problemas de acessibilidade e a infraestrutura precária deixam o bairro e boa parte de sua população à mercê das políticas públicas necessárias, que não atendem e assistem os moradores como deveria, direito este lhes assegurado pela Constituição do País, mas que, infelizmente, ainda não acontece na capital maranhense, bem como na maioria das cidades brasileiras.

Em face disso, entrelaçando as perspectivas da acessibilidade que, nesta pesquisa, entram como questões essenciais na discussão sobre a cidade e o seu usufruto por parte de sua população, constatamos que os problemas de acessibilidade foram agravados com o decorrer dos anos por se tratar de uma área tombada, no caso do Centro Histórico, onde há barreiras de ordem arquitetônica causados pela falta de adequação e adaptação das ruas, calçadas e demais equipamentos urbanos, como podemos citar: ausência de rampas de acesso e guias rebaixadas na maioria das ruas, mobiliário urbano inacessível, ausência de sinalização, equipamentos urbanos inapropriados para atender e acomodar pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, dentre outros.

Como diz Magalhães (1995, p. 184), a promoção da acessibilidade não deve provocar a descaracterização dos bens culturais. Todavia, a criação de condições adequadas de acesso físico ao sítio histórico é uma arma a mais para sua preservação, já que permite que um maior número de pessoas guarde o espaço urbano, aumentando sua coresponsabilidade pelo mesmo, pois de acordo com o primeiro autor citado “a própria comunidade é a melhor guardiã de seu patrimônio”.

Em face a essa afirmativa, resgatando o que abordamos sobre a experiência vivenciada no estágio na Europa, na cidade de Aveiro, Portugal, reafirmamos que a realidade naquela região do planeta caminha na perspectiva da valorização do pedestre, enquanto que no Brasil e na cidade de São Luís, observamos o contrário, onde apontamos a supervalorização do automóvel, a colocação de equipamentos inadequados nas vias públicas, calçadas deterioradas, falta constante de guias rebaixadas e material de revestimento adequado à diferenciação do piso, dentre muitos outros que acabam por comprometer a livre e espontânea circulação de pedestres e, principalmente, das pessoas que apresentam algum tipo de dificuldade de locomoção.

Dessa forma, a criação de medidas aplicáveis de gerenciamento da mobilidade urbana e da adequação de ruas, calçadas e demais equipamentos urbanos para a promoção da acessibilidade na capital maranhense se caracteriza, em face à realidade vivenciada pelas pessoas com deficiência - os maiores prejudicados quando há falta de acessibilidade-, como uma das mais eficientes e eficazes medidas para minimizar os problemas relacionados às barreiras presentes não apenas no Centro Histórico e na Cidade Operária, mas em toda a cidade de São Luís que, desde o seu nascimento, nunca teve sua estrutura voltada para atender a todos, tendo o seu processo de desenvolvimento preocupado apenas em crescer cultura e, principalmente, financeiramente.

Portanto, a acessibilidade urbana satisfatória e inclusiva, tanto no Centro Histórico de São Luís quanto no bairro Cidade Operária, só poderá existir, de fato, por meio da promoção de políticas públicas voltadas para atender a esses sujeitos. Medidas estas que vão desde a implantação do gerenciamento da mobilidade e infraestrutura urbana à adequação das ruas, calçadas e demais equipamentos urbanos que permitirão, assim, que as dificuldades impostas aos sujeitos citados sejam minimizadas e suas medidas de melhorias encaradas não como um obstáculo, mas sim como ferramenta de busca pela igualdade e justiça social na relação indivíduo/sociedade.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres**. 2010. 190f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes). Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo, São Carlos.

ALVES, Priscila; RAYA JUNIOR, Arquimedes Azevedo. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana Sustentáveis**. Gestão da Mobilidade no Brasil. In: Congresso de Meio Ambiente da AVGM, 4, 2009, São Carlos. Anais. São Carlos: UFSCAR, 2009. V.5. p. 1 a 5. Disponível em: <<http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/app.bmsgl.158pdf>>. Acesso em 15/09/14.

ANDRÉS, Luís Phelipe de C. Castro. **Centro Histórico de São Luís – MA: Patrimônio Mundial**. São Paulo: Audichromo Editora, 1988.

ARANTES, Otília F; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 8. Ed. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

ARAÚJO, V. M. C. de; LIMA, D. A. D. B; OLIVEIRA, S.C. de; RAMOS, E. M. B; SILVA, A. J. F. da. **DESTERRO - UM BAIRRO PATRIMÔNIO MUNDIAL: uma análise sociojurídica sobre a inserção da dignidade da pessoa humana na preservação do centro-histórico em São Luís –Maranhão**. Anais da 58ª Reunião Anual da SBPC – Florianópolis – SC, Julho de 2006.

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.

BINS ELY, Vera Helena Moro; GERENTE, Melissa. **Acessibilidade nos Sítios Brasileiros de Preservação Histórica**. In: XIII CONGRESSO BRASILEIRO DE ERGONOMIA. 2004, Fortaleza. Anais do XIII Congresso Brasileiro de Ergonomia, 2004. CD-ROM.

BRASIL. **Constituição**. Texto constitucional promulgado em 05 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 38/2002 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, 2002.

_____, **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. CORDE, Brasília, DF, setembro de 2007.

_____, **Decreto nº 5296**, de 02 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, e 10.098 de 19 de dezembro de 2000. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato2004/2006/2004/decreto/d5296.htm>>. Acesso em 27 de novembro de 2014.

_____, **Decreto 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil03/leis/l10098.htm>>. Acesso em 28 de novembro de 2014.

_____. **Indicadores**. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Governo Federal, Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/indicadores>. Acesso em 12 de novembro de 2014.

_____. **Acessibilidade**. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Governo Federal, Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/acessibilidade-0>. Acesso em 12 de novembro de 2014.

_____. **A Inserção da pessoa portadora de deficiência e do beneficiário reabilitado no mercado de trabalho**. MPT/Comissão de Estudos para inserção da pessoa portadora de deficiência no mercado de trabalho. Brasília/DF, 2001. Disponível em: <http://www.deficienteonline.com.br/deficiencia-fisica-tipos-e-definicoes.12.html>. Acesso em 04 de fevereiro de 2015.

BURNETT, Frederico Lago. **Rede de Avaliação e Capacitação para Implementação dos Planos Diretores Participativos** – Relatório Nº 20/ Município São Luís – MA. Avaliação Lei Nº 4669/2006. São Luís, 2009, 65p.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **Uso do solo e ocupação territorial na região metropolitana de São Luís**: dinâmica econômica e realidade socioambiental dos municípios de São Luís e São José de Ribamar. São Luís: Setagraf, 2012.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **São Luís por um triz: escritos urbanos e regionais**. São Luís: Editora UEMA, 2012.

CAMBIAGHI, Silvana S.; CARLETTO, Ana C. **Desenho Universal: um conceito para todos**. Mara Gabrilli, 2008.

CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. 1993, p. 44.

CARDOSO, Leandro. **Acessibilidade Urbana e Exclusão Social: novas relações, velhos desafios**. In: SIMPOSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA. X Simpurb. 2007. Florianópolis. Anais. Florianópolis: UFSC, 2007.

CARVALHO, K. D; SIMÕES, M. de L. N. **Turismo e patrimônio cultural sob o olhar do sujeito-morador: uma leitura do bairro da Praia Grande, São Luís, Maranhão (Brasil)**. Turismo & Sociedade, Curitiba, v. 4, n.1, p. 12-31, abril de 2011.

CHAGAS, Eliane Ferrari. **Qualidade de vida de pessoas com deficiência em áreas de exclusão social**. 2007. 200f. Tese (Doutorado). Centro de Controle de Doenças da Secretaria de Estado de Saúde de São Paulo. São Paulo, 2007.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora UNESP, 2001.

COCCO, Rodrigo Giral di. **Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, São Paulo, 2011.

CONSENZA, Isabela Fernandes; RESENDE, Ana Paula Crosara de. **A cidade e as Pessoas com Deficiência: Barreiras e Caminhos**. Revista Sociedade e Natureza, Uberlândia, 2006.

CORREA, Marcele de Jesus. **Análise geoespacial da Cidade Operária: a dinâmica de ocupação como um dos eixos de expansão urbana do município de São Luís – MA**. RBPD – Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento, v. 2, n. 2, p. 69-79, jul./dez. 2013.

COSTA, Gabriela R. V., MAIOR, Izabel M. M. de L., LIMA, Niusarete, M. de. **Acessibilidade no Brasil: uma visão histórica**. ATIID 2005 – III Seminário e II Oficinas “Acessibilidade, TI e Inclusão Digital”. USP/Faculdade de Saúde Pública, São Paulo, 2005.

CUNHA, H. W. A. P. **A pessoa com deficiência no espaço urbano de São Luís: (des) caminhos para formalização da inclusão**. Caminhos de Geografia Uberlândia. V. 11, n. 33, março de 2010, p. 76 – 90.

_____, H. W. A. P. **Lugar de cadeirante é em casa? Mobilidade, acessibilidade no transporte coletivo e o espaço da diferença em São Luís**. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Presidente Prudente, 2012. 209 f.

DUARTE, Cristiane Rose; COHEN, Regina. **Acessibilidade como fator de construção do lugar**. In: LOPES et al. (Orgs.). Desenho Universal: caminhos da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Ed. Annablume, 2010. P. 81 - 94.

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, 2006.

FERREIRA. M. M. G. **“CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS”**: fronteiras e regiões. Outros Tempos. V. 5, N. 5. Dossiê História da América. 2008.

FROTA, T. **A história da Acessibilidade**. Vida mais Livre, 2010.

FERNANDES, Fábio Lopes. **Sistema Integrado de Transportes de São Luís: necessidade ou delírio?** 2003. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2003.

GELPI, A.; KALIL, R.M.L. Acessibilidade urgente. In: WICKERT, A.P. (Org.) **Arquitetura e urbanismo em debate**. Passo Fundo: Ed. UPF, 2005.

GONÇALVES. Daniela Santos. **“Moro em edifício histórico, e agora? Avaliação Pós-Ocupação de Habitações Multifamiliares no Centro Histórico de São Luís-MA**. 2006. 161 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

HENRIQUE, Camila Soares. **Diagnóstico Espacial da Mobilidade e da Acessibilidade dos Usuários do sistema Integrado de Fortaleza**. 2004. 165 f. Dissertação de Mestrado. Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, CE, 2004.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atlas do Estado do Maranhão**. Rio de Janeiro, 2000.

IBGE. **Atlas do censo demográfico de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Censo Demográfico 2010**. Resultados Preliminares da Amostra. Pessoas com deficiência no Brasil.

IMESC. **MARANHÃO EM DADOS 2005** - Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos – São Luís: IMESC, 2007.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Instrução Normativa n.º 1, de 25 de novembro de 2003**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/2345/anexo>>. Acesso em 13 de outubro de 2014.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Centro Histórico de São Luís**, 2009. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=281>>. Acesso em 17 de dezembro de 2014.

JESUS, Isolda Ferreira de. **A participação dos transportes coletivos na violência urbana: o caso de São Luís**. 1999. 109f. Monografia (Graduação em Geografia) – Curso de Geografia, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 1999.

JESUS, William Washington de. **O transporte Urbano de São Luís: um resgate histórico**. Monografia. 2010. (Graduação em História) – Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2010.

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

_____. **A Revolução urbana**. Belo Horizonte. Ed. UFMG, 2008.

MACIEL JÚNIOR, João da Silva. **A política de cotas no trabalho como ação afirmativa para a pessoa com deficiência em São Luís**. 2008. 219f. Dissertação de Mestrado em Políticas Públicas, Universidade Federal do Maranhão, 2008.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO (NTU). **Desempenho e Qualidade nos Sistemas de ônibus urbanos**. Brasília: NTU, 2008.

PAIVA, E. K. G. **Acessibilidade e Preservação em Sítios Históricos: o caso de São Luís do Maranhão**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, Brasília. 2009. 177 f.

PASCHETTO, Alberto; DONNA BIANCO, Pier Augusto; GENTILE, Piero Luigi. **Crítérios de escolha do modo de transportes segundo o planejamento urbano e as condições de operação.** Revista dos transportes públicos – ANTP, São Paulo, n. 23, mar. 1984.

PEREIRA, L. F; AQUINO, W; MAIA, N. M. A. **Mobilidade e qualidade de vida.** Revista dos Transportes Públicos, ANTP, 26, 2004, 2º Trimestre. P 109/113.

PEIXOTO, Valéria Maria Ribeiro. Transporte coletivo urbano e qualidade de vida em Goiânia. p. 133-177. IN: **O espaço no fim do século: a nova raridade.** (Org) Amélia Luise Damiani; Ana Fani Alessandri Carlos; Odete Carvalho de Lima Seabre. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2000.

RAIA JUNIOR, Arquimedes Azevedo. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação.** Tese (Doutorado em Engenharia Civil – Transportes). Universidade de São Paulo. Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos. 2000, 200 f.

RAIA JÚNIOR, A.A.; SILVA, A.N.R.; BRONDINO, N.C.M. 1997. **Comparação entre Medidas de Acessibilidade para Aplicação em Cidades Brasileiras de Médio Porte.** In: XI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro: ANPET, 1997. v. 2. p. 997-1008.

RABELO, G. B. **Avaliação da Acessibilidade de Pessoas com Deficiência Física no Transporte Coletivo Urbano.** Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Uberlândia. Faculdade de Engenharia Civil – FECIV, 2008.

REIS, Nestor Goulart. **Imagens das vilas e cidades do Brasil Colonial.** FAPESP. São Paulo, 2000.

RESENDE, M.C; NERI, A.L. **Atitudes de Adultos com Deficiência Física frente ao Idoso, à velhice pessoal e as pessoas com deficiência física.** IN: COSENZA, Isabela Fernandes.

RESENDE, Ana Paula Crosara de. **A cidade e as Pessoas com Deficiência:** Barreiras e Caminhos. Revista Sociedade e Natureza, Uberlândia, 18 (35): 23-34, dez.2006.

RIBAS, J. B. C. **Preconceito Contra as Pessoas com Deficiência:** as relações que travamos com o mundo. São Paulo, Cortez, 2007.

SANTANA, Raimunda Nonata do Nascimento. **Urbanidade e Segregação: usos do território, modos segregados de moradia e imagens urbanas em São Luís, cidade patrimônio cultural da humanidade.** In: LIMA, Antônia Jesuíta (org). Cidades Brasileiras: atores, processos e gestão pública. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

SANTOS, Milton. **Urbanização brasileira.** São Paulo: EDUSP, 1993.

_____, Milton. **Território e Dinheiro.** In: Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF. *Território, Territórios.* Niterói: PPGEU-UFF/AGB-Niterói, RJ. 2002.

_____, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4ªed. São Paulo: Edusp, 2006.

_____, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 7ª Ed. EDUSP, São Paulo, 2007.

_____, Milton. **A urbanização brasileira**. 5ª Ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2008.

SÃO LUÍS. **Legislação Urbanística de São Luís. Lei N° 3.252, de 29 de Dezembro de 1992. Dispõe sobre o Plano Diretor Municipal de São Luís e dá outras providências**. Secretaria Municipal de Terras, Habitação e Urbanismo. São Luís: Imprensa Universitária, 1997.

_____. **Plano Diretor Municipal de São Luís**. Secretaria de Planejamento do Governo do Estado do Maranhão. Institui o Plano Diretor de desenvolvimento social e urbano do município e estabelece diretrizes para as leis complementares. São Luís: SIOGE, 1977.

SILVA, André H. da; LUCENA, Alan C. de; FERNANDES, Daniela M.; VARANDAS, Glaucia; CUETO, Maria I. A. **Acessibilidade: Mobilidade acessível na cidade de São Paulo**. São Paulo. CPA (Comissão permanente de acessibilidade), Secretaria da pessoa com deficiência e mobilidade reduzida, 2008.

SILVA, Patrícia Rachel. **UM OLHAR SOBRE CENTRALIDADE E URBANIDADE: Bairro da Cidade Operária, São Luís, MA**. Monografia (Curso de Arquitetura e Urbanismo). Universidade Estadual do Maranhão. São Luís. 2016. 85 p.

SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo. **Revitalização de centros urbanos**. São Paulo: Publicações Polis, 1994. 74p.

SOUSA, Bruno Leonardo Maciel de. Sousa, Bruno Leonardo Maciel de (2013). «**Transporte Coletivo Público na cidade de São Luís - MA: Comparações e pós-implantação do SIT - Sistema Integrado de Transportes**». São Carlos: UFSCAR, 2013, 112f.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **A Cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo, PRÓLIVROS, 1996.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3ª ed. São Paulo: Annablume, 2000. 284 p.

VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

ANEXOS

ANEXO A - Lei municipal nº 3.478, de 27 de março de 1996.**Lei 3478/96 / lei nº 3478 de 27 de Março de 1996 de São Luís.****VEDA A INSTALAÇÃO OU CONSTRUÇÃO DE OBSTÁCULO EM CALÇADAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

A PREFEITURA DE SÃO LUÍS, Capital do Estado do Maranhão. Faço saber a todos os seus habitantes que a Câmara Municipal de São Luís decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º- Fica proibida a construção e colocação de obstáculo em calçadas, no perímetro urbano de São Luís.

Art. 2º- O Poder Executivo, através do órgão competente, fará a retirada de obstáculos colocados em calçadas, os quais possam dificultar o trânsito de pedestres e o acesso de pessoas portadoras de deficiência.

Art. 3º - O Poder Executivo deverá baixar normas regulamentando esta lei, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação, definindo disposições complementares para sua plena execução, precedida de ampla divulgação.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todos quantos o conhecimento e execução da presente Lei pertencerem que a cumpram e a façam cumprir, tão inteiramente como nela se contém A Secretária Municipal de Governo e faça imprimir, publicar e correr.

PALÁCIO DE LA RAVARDIÈRE, EM SÃO LUÍS, 27 DE MARÇO DE 1996, 175º DA INDEPENDÊNCIA E 108º DA REPÚBLICA.

CONCEIÇÃO ANDRADE

Prefeitura Municipal

ANEXO B - Lei Municipal nº 3.354, de 15 de agosto de 1994.

Lei 3354/94 / Lei nº 3354 de 15 de agosto de 1994 de São Luís.

INSTITUI A OBRIGATORIEDADE DE ADEQUAÇÃO DOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS E EQUIPAMENTOS URBANOS DE SÃO LUÍS, ÀS NECESSIDADES DE LOCOMOÇÃO DOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA FÍSICA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A PREFEITURA DE SÃO LUÍS, Capital do Estado do Maranhão. Faço saber a todos os seus habitantes que a Câmara Municipal de São Luís decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Torna-se obrigatório nos edifícios públicos de São Luís e naqueles em que funcionar qualquer repartição pública ou equipamento urbano comunitário, a adequação de suas condições às necessidades de acesso e saída de pessoas portadoras de deficiência física.

Art. 2º - Os órgãos do Poder Público responsáveis pela utilização de edifícios ou de equipamentos urbanos, titulares ou não de domínio do imóvel ao seu serviço, terão de prazo 05 (cinco) anos, a contar da presente Lei, para irem adequando o seu uso às condições de que trata o artigo anterior.

Art. 3º - A partir da edição da presente Lei, nenhum projeto de construção, reforma ou ampliação de edifício público ou de equipamento urbano poderá ser aprovado pelos órgãos da Prefeitura de São Luís, sem que sejam atendidas as condições de acesso e saída para portadores de deficiência física.

Art. 4º - O Poder Executivo Municipal, no prazo de 60 (sessenta) dias, expedirá Decreto regulamentando e estabelecendo condições para o cumprimento dos dispositivos da presente Lei, de modo a garantir que a adequação dos edifícios públicos e equipamentos urbanos às necessidades de locomoção de portadores de deficiência física vá se verificando à medida que for transcorrendo o prazo de 05 (cinco) anos a que se refere o artigo 2º desta Lei.

Art. 5º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

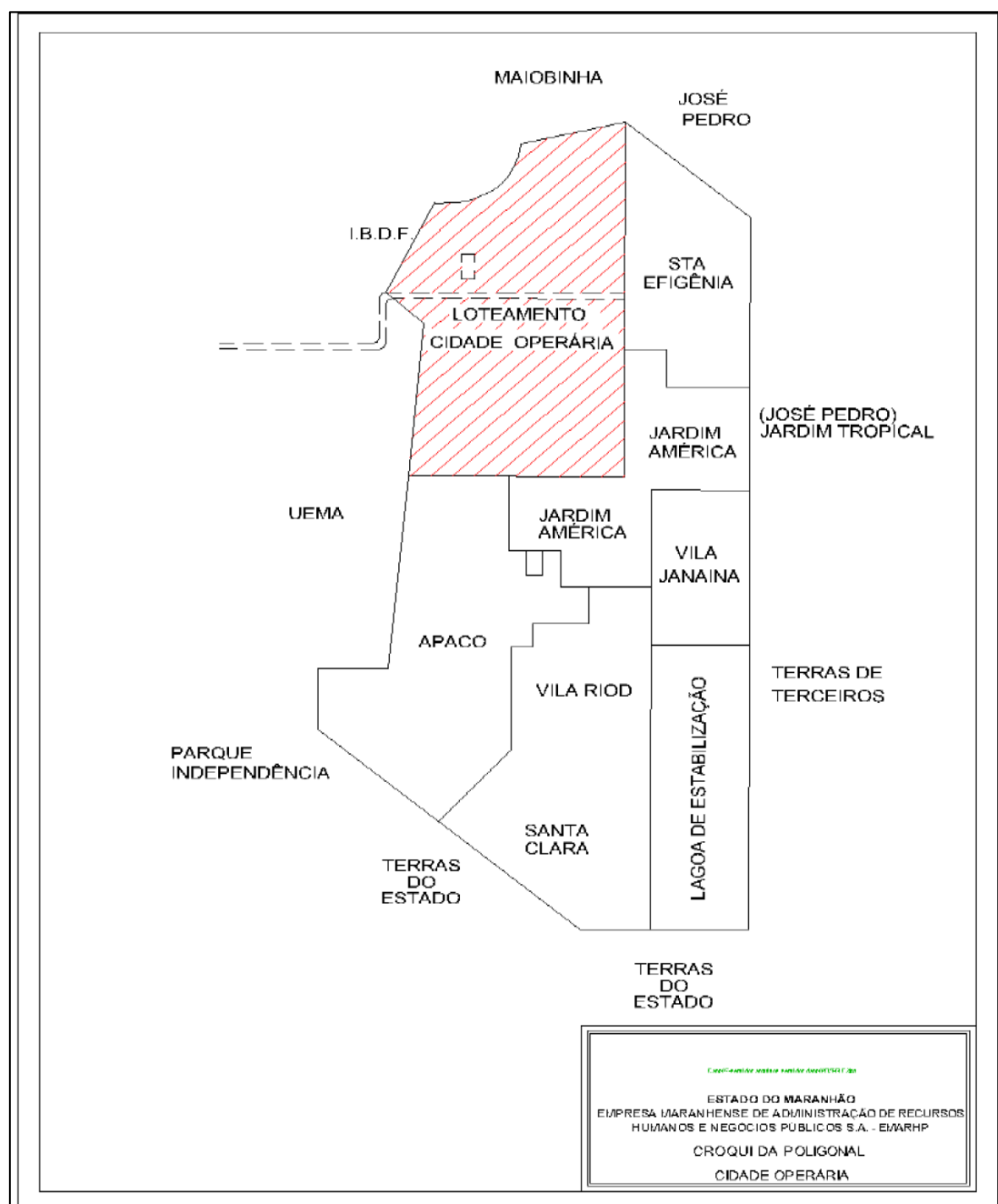
Mando, portanto, a todos quantos o conhecimento e execução da presente Lei pertencerem que a cumpram e a façam cumprir, tão inteiramente como nela se contém O Gabinete da Prefeitura a faça imprimir, publicar e correr.

PALÁCIO DE LA RAVARDIÉRE, EM SÃO LUÍS, 15 DE AGOSTO DE 1994, 173º DA INDEPENDÊNCIA E 106º DA REPÚBLICA.

CONCEIÇÃO ANDRADE

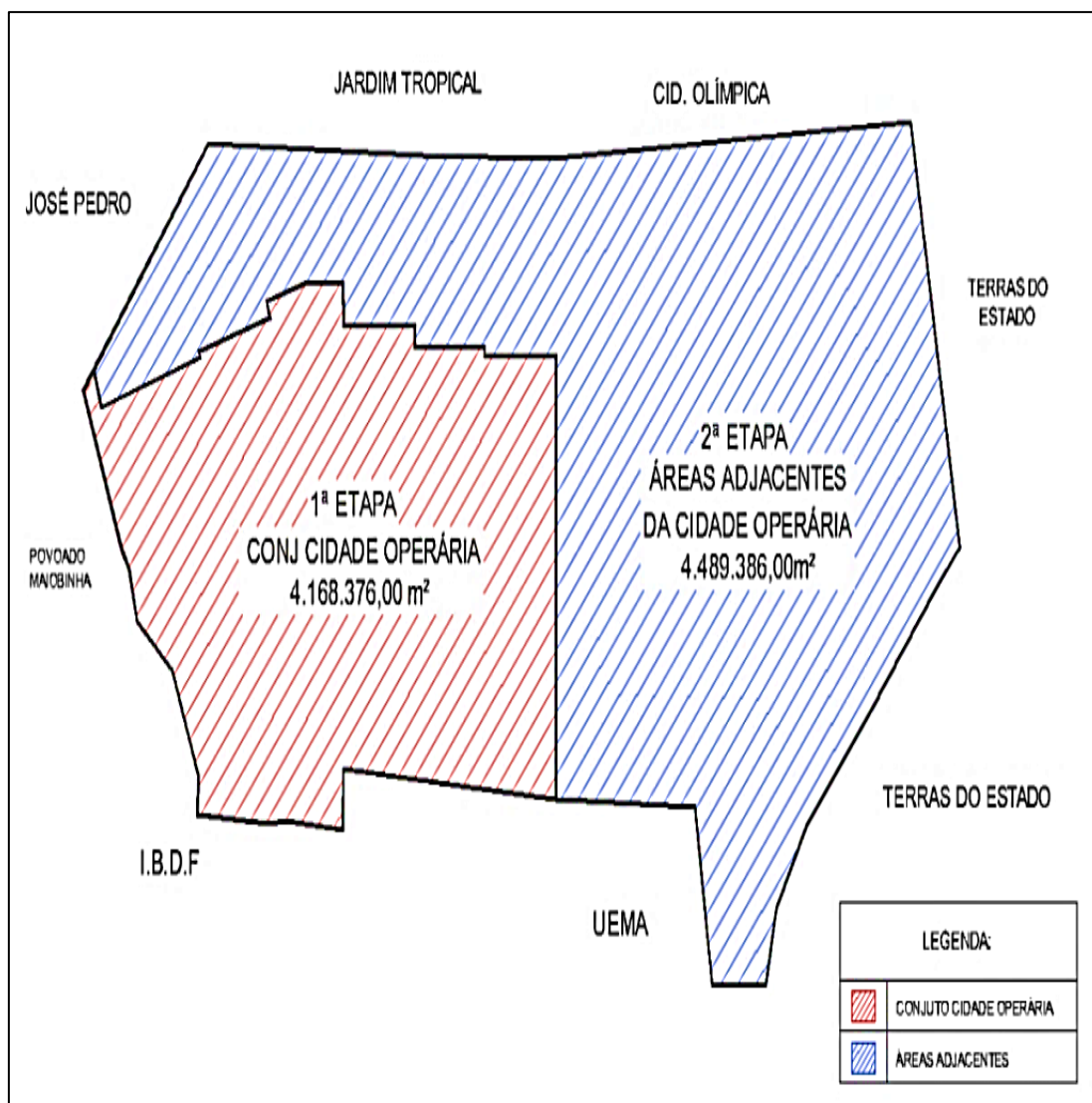
Prefeita

ANEXO C - Croqui da Poligonal do bairro Cidade Operária.



Fonte: EMARHP, 2015.

ANEXO D - Croqui das áreas das 1ª e 2ª etapas do Conjunto Cidade Operária que hoje corresponde ao bairro e aos adjacentes.



Fonte: EMARHP, 2015.