

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO

Centro de Ciências Sociais Aplicadas



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL E REGIONAL

MESTRADO

SÉRGIO ANTONIO COSTA RIBEIRO

ACESSIBILIDADE URBANA NO ESPAÇO PÚBLICO DA
CIDADE DE SÃO LUÍS - MA: obstáculos e possibilidades.

Estudo de caso no bairro do João Paulo

São Luís

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
SOCIOESPACIAL E REGIONAL – PPDSR / UEMA
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL E REGIONAL**



Sérgio Antonio Costa Ribeiro

ACESSIBILIDADE URBANA NO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE SÃO LUÍS – MA: obstáculos e possibilidades. Estudo de caso no bairro do João Paulo

São Luís
2023

SÉRGIO ANTONIO COSTA RIBEIRO

**ACESSIBILIDADE URBANA NO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DE
SÃO LUÍS - MA: obstáculos e possibilidades: Estudo de caso no bairro do João Paulo**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Orientadora: Prof. Dra. Grete Soares Pflueger

Linha de Pesquisa: Movimentos Sociais, Território e Planejamento

São Luís

2023

Universidade Estadual do Maranhão. Sistema Integrado de Bibliotecas da UEMA

R484a

RIBEIRO, Sérgio Antonio Costa.

Acessibilidade Urbana no Espaço Público da Cidade de São Luís - MA:obstáculos e possibilidades. Estudo de caso no bairro do João Paulo. / Sérgio Antonio Costa Ribeiro. – São Luís, 2023.

184 f.: il.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual do Maranhão, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional, 2023.

Orientadora: Profa. Dra. Grete Soares Pfueger.

1. Acessibilidade. 2. Cidade. 3. Espaço público. 4. São Luís. 5. Cidadania
I. Título.

CDU: 712.253(821.1)

SÉRGIO ANTONIO COSTA RIBEIRO

ACESSIBILIDADE URBANA NO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS -

MA: obstáculos e possibilidades. Estudo de caso no bairro do João Paulo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Aprovada em: 24/02/2023

BANCA EXAMINADORA

Grete Soares Pflueger
Profa. Dra. Grete Soares Pflueger (Orientadora)

Doutora em Urbanismo

Universidade Estadual do Maranhão

Bráulio Loureiro

Prof. Dr. Bráulio Roberto de Castro Loureiro (Examinador Interno ao Programa)

Doutor em Ciência Política

Universidade Estadual do Maranhão

Wasti Cunha

Profa. Dra. Hermeneilce Wasti Aires P. Cunha (Examinadora Externa ao Programa)

Doutora em Geografia

Universidade Estadual do Maranhão

AGRADECIMENTOS

A Deus, o Arquiteto da minha vida, Aquele que me fez sonhar que conseguiria alcançar este objetivo de finalização deste Mestrado e, por conseguinte, a obtenção do título de Mestre. Ele me possibilitou mais, me deu forças quando eu pensei em desistir, em abandonar os meus sonhos por achar que encarar este desafio, seria demasiado pesado demais para mim. Ele me tomou pelas mãos, colocou um anel em meu dedo, soprou em minhas narinas e me deu seu espírito vivificador.

À minha família, na pessoa da minha amada esposa Débora, uma mulher forte que muitas vezes em seu silêncio e na luta árdua no cotidiano de nossa família, me deu o suporte que precisava para seguir em frente. À minha amada filha Carina, que se motiva em seu estudo diário a partir do meu exemplo de busca pelo conhecimento.

À minha mãe Nadir, uma mulher de oração, que aos 91 anos de idade me transmite sabedoria através de sua bênção. Aos meus irmãos e sobrinhos, em especial à minha irmã Vitória, uma grande motivadora ao longo desta jornada.

À UEMA, pela possibilidade ofertada deste conhecimento adquirido dentro da Academia, a todos do PPDSR/UEMA, pela atenção e orientação quando precisei. Cito aqui a Profa. Dra. Zulene Muniz que, desde o processo de seleção para ingresso no Programa, foi acolhedora e me ajudou muito com suas orientações. A todos os meus companheiros e companheiras da Turma 2020 do PPDSR, porque soubemos vencer as dificuldades impostas nesta caminhada.

À Profa. Dra. Grete Pflueger, que mesmo em meio a tantas demandas, me aceitou como orientando e me acompanhou na construção do tema de maneira que pudesse se tornar relevante na reflexão sobre pensar uma cidade mais acessível e inclusiva.

Ao Setor de Projetos da PROINFRA/UEMA, meu ambiente de trabalho, nas pessoas de Márcio Sena, Juliana Pinheiro e Sara Maia, Coordenadores do Setor, que foram compreensíveis e disponibilizaram o tempo que precisei durante os momentos de dedicação para o Mestrado, além de todo apoio necessário.

A todos os amigos que a vida me deu, obrigado desde sempre por acreditarem na minha história e objetivo de vida.

Se a vida, como disse Vinícius de Moraes, é a arte do encontro, a Cidade é o cenário desse encontro – encontro das pessoas, espaço das trocas que alimentam a centelha criativa do gênio humano.

Jaime Lerner

RESUMO

O presente estudo teve como objetivo observar e analisar a acessibilidade urbana e como esta se coloca enquanto direito fundamental e indispensável no tocante ao direito à cidade. O método utilizado nesta pesquisa foi o materialismo histórico de Marx, na compreensão de como a lógica do capital burguês apropria-se do espaço urbano do bairro do João Paulo, de maneira específica na Avenida São Marçal. Neste cenário de conflitos acontece a reprodução do valor e da riqueza na cidade de São Luís. O bairro do João Paulo, desde o começo do século XX, contribuiu no processo de expansão da cidade de São Luís, antiga rota chamada de “Caminho Grande.” Os procedimentos adotados na pesquisa foram do tipo pesquisa bibliográfica, pois trabalhou-se um recorte teórico a partir de Santos (1977,2007,2013), Lefebvre (2001), Garcia (2012), Jacobs (2000), Gehl (2013), Speck (2016), Burnett (2008,2011), Pfluger (2012,2020), Lopes (2013,2016), Cunha (2012) entre outros autores. Foi utilizada a observação não participante da prática cotidiana das pessoas ao se deslocarem dentro do espaço urbano do João Paulo, além do diálogo com atores sociais que participaram da pesquisa, o que ajudou a contribuir na construção da reflexão sobre uma política urbana que assegure acessibilidade no espaço urbano do João Paulo como direito humano e fundamental. Concluiu-se, portanto, que o atendimento aos critérios de acessibilidade não deve visar apenas o cumprimento da legislação vigente, uma vez que é um instrumento de promoção da cidadania, possibilitando a criação de espaços que acolham e reconheçam todas as pessoas de maneira democrática e inclusiva.

Palavras-chaves: acessibilidade; cidade; espaço público; São Luís; cidadania.

ABSTRACT

The present study aimed to observe and analyze urban accessibility and how it is placed as a fundamental and indispensable right regarding the right to the city. The method used in this research was the historical materialism of Marx, in the understanding of how the logic of bourgeois capital appropriates the urban space of the neighborhood of João Paulo, specifically on Avenida São Marçal. In this scenario of conflicts happens the reproduction of value and wealth in the city of São Luís. The neighborhood of João Paulo, since the beginning of the twentieth century, contributed in the process of expansion of the city of São Luís, a former route called "Caminho Grande." The procedures adopted in the research were of bibliographic research type, as a theoretical cut was worked from Santos (1977,2007,2013), Lefebvre (2001), Garcia (2012), Jacobs (2000), Gehl (2013), Speck (2016), Burnett (2008,2011), Pfluger (2012,2020), Lopes (2013,2016), Cunha (2012) among other authors. Non-participant observation of the daily practice of people when moving within the urban space of João Paulo was used, in addition to dialogue with social actors who participated in the research, which helped contribute to the construction of reflection on an urban policy that ensures accessibility in the urban space of João Paulo as a human and fundamental right. It was concluded, therefore, that meeting accessibility criteria should not only aim at complying with current legislation, since it is an instrument for promoting citizenship, enabling the creation of spaces that welcome and recognize all people in a democratic and inclusive way.

Keywords: accessibility; city; public place; Saint Louis; citizenship

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Comício na Central do Brasil em 1964, crise urbana Governo de João Goulart.....	34
Figura 2 –	Participação dos Técnicos na política urbana do BNH	35
Figura 3 –	Mobilização da Sociedade Civil organizada na luta por Reforma Urbana	39
Figura 4 –	Estrutura de mobilização e origem dos movimentos populares no MNRU	40
Figura 5 –	(A) Cânon de proporção: Leonardo da Vinci, 978; (B) Cânon de proporção: A. Zeizing, 1978.....	52
Figura 6 –	Diversidade de usuários	55
Figura 7 –	O Desenho Universal gerando equidade e inclusão na diversidade de usuários.....	57
Figura 8 –	Sequência de legislação nacional sobre Acessibilidade	59
Figura 9 –	(A) Largura de calçada para pedestre e Pessoa em Cadeira de Rodas PCR; (B) largura para duas PCR	61
Figura 10 –	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.....	64
Figura 11 –	Mapa da Ilha do Maranhão, traçado de Frias de Mesquita, 1647	71
Figura 12 –	Mapa da Ilha do Maranhão, traçado feito pelos holandeses, 1641-1644	72
Figura 13 –	Início de saída do bonde à tração animal do Largo do Palácio, 1868	75
Figura 14 –	Estação de bonde Cutim Anil, 1868.....	75
Figura 15 –	Bonde elétrico em São Luís, 1965	76
Figura 16 –	Planta com roteiro dos bondes elétricos Centro até Cutim Anil, 1965	76
Figura 17 –	Mapa com indicação de bairros criados devidos às instalações das indústrias fabris em São Luís (1890 -1900).....	77
Figura 18 –	Mapa da cidade de São Luís - Eixos de expansão, 1844.....	78
Figura 19 –	Governador do Maranhão e depois Interventor Federal por Vargas, Dr. Paulo Ramos (1936)	81
Figura 20 –	José Otacílio Saboya Ribeiro, 1936	81
Figura 21 –	Anteprojeto de remodelação urbana da cidade de São Luís do Eng. José Otacílio Saboya Ribeiro, 1936	83
Figura 22 –	Mapa de Zoneamento de São Luís segundo Saboya Ribeiro, 1936	85
Figura 23 –	Mapa de Zoneamento de São Luís segundo Pedro Neiva, 1938	87
Figura 24 –	Av. Magalhães de Almeida – 1940	88
Figura 25 –	Mapa de São Luís, 1950 com traçado da Av. Getúlio Vargas	89

Figura 26 – Avenida Getúlio Vargas – 1960	89
Figura 27 – Plano Rodoviário da expansão de São Luís elaborado pelo Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita em 1958	90
Figura 28 – Construção da Ponte Gov. Newton Bello sobre Rio Anil, 1968	91
Figura 29 – Construção do Aterro do Bacanga, 1969	92
Figura 30 – Inauguração Ponte São Francisco, 1970	92
Figura 31 – Construção da Ponte Bandeira Tribuzzy, 1979	93
Figura 32 – Estação do Monte Castelo de bonde à tração animal, 1868	96
Figura 33 – Mapa de São Luís de 1912 com a rota do Caminho Grande passando pelo bairro do João Paulo	98
Figura 34 – Bonde à tração animal 1908 no Anil.....	100
Figura 35 – Traçado do Caminho Grande com localização do bairro do João Paulo ao longo da sua extensão.....	99
Figura 36 – Fachada da Companhia Fábrica de Tecidos do Anil, 1905	107
Figura 37 – Mapa com percurso da Estrada de Ferro São Luís Teresina, 1938-1976	97
Figura 38 – Ponte Ferroviária sobre o Rio Itapecuru no Estreito dos Mosquitos – 1928Capa do Jornal do João Paulo, 1976	108
Figura 39 – Ponte Ferroviária sobre o Rio Parnaíba entre Timon e Teresina – 1939Reportagem de capa do Jornal do João Paulo sobre prosperidade econômica do bairro do João Paulo, 1976.....	108
Figura 40 – Estação ferroviária João Pessoa (ponto final da Estrada de Ferro em São Luís) – 1929Mapa de IDSE por bairros em São Luís, 2019	110
Figura 41 – Vagão com passageiros Estrada de Ferro São Luís – Teresina, 1929Linhas de ônibus que circulam na Avenida São Marçal e bairro João Paulo	113
Figura 42 – Estrada da Vitória no João Paulo (percurso original do trem) Estrada de Ferro São Luís-Teresina.....	101
Figura 43 – Placa de venda do Sítio João Paulo (1893)	102
Figura 44 – Capa do Jornal Capa do Jornal do João Paulo, 1976	102
Figura 45 – Reportagem de capa do Jornal do João Paulo sobre prosperidade econômica do bairro do João Paulo, 1976	103
Figura 46 – Mapa de IDSE por bairros em São Luís, 2019	104
Figura 47 – Linhas de ônibus que circulam na Avenida São Marçal e no bairro do João Paulo	104
Figura 48 – Quartel do 24º BC no bairro do João Paulo, 1941	114

Figura 49 – Quartel do 24º BC com a Praça Duque de Caxias já implementada, 1950	115
Figura 50 – Capa do Jornal O Globo sobre eleições de 1945	116
Figura 51 – Presidente Eurico Gaspar Dutra em visita ao Quartel 24º BC, 1948	117
Figura 52 – Presidente Eurico Gaspar Dutra em visita à Praça Duque de Caxias, 1948.....	117
Figura 53 – Caminho Grande com bonde elétrico passando pelo João Paulo em frente ao Quartel do 24 BC, 1948.....	118
Figura 54 – Presidente Juscelino Kubitschek em visita ao 24º BC, 1958	119
Figura 55 – Presidente Castelo Branco em visita ao 24º BC - 1966	120
Figura 56 – Presidente Castelo Branco em visita ao Quartel 24º BC na companhia do Governador do Maranhão José Sarney, 1966.....	120
Figura 57 – Multidão na Festa de São Marçal, 2022	121
Figura 58 – Brincadeira de Bumba-meu-boi durante Festa de São Marçal, 2022.....	123
Figura 59 – Brincantes de Bumba-meu-boi em frente ao 24º BIS recebendo apoio do Exército na distribuição de caldo de feijão, 2022	124
Figura 60 – Mapa de Zoneamento da Zona Urbana de São Luís, 1992	127
Figura 61 – Programa Centro Acessível da Prefeitura Municipal de São Luís na região do Centro Histórico	130
Figura 62 – Programa Calçada Legal da Prefeitura Municipal de São Luís na região da Cidade Operária.....	131
Figura 63 – Avenida São Marçal com marcação dos trechos 01 e 02 - objetos de análise ..	133
Figura 64 – Avenida São Marçal com equipamentos urbanos existentes, 2022	134
Figura 65 – Relógio que existia no retorno da Avenida São Marçal - Trecho 01 – Início da análise	136
Figura 66 – Avenida João Pessoa no João Paulo, 1979.....	142
Figura 67 – (A) Cadeirante acessando canteiro central na Avenida São Marçal; (B) Padrão de travessia de pedestres em via e em calçada segundo NBR 9050	146

LISTA DE FOTOS

Foto 1 –	Quartel 24º BIS Barão de Caxias.....	115
Foto 2 –	Estátua em homenagem ao Barão de Caxias na Praça Duque de Caxias no bairro do João Paulo, 2022	116
Foto 3 –	Imagen do Padroeiro dos brincantes de Bumba-meu-boi, São Marçal, 2022	122
Foto 4 –	Imagen do Santo São Marçal onde ficava o antigo relógio no retorno do João Paulo na Av. São Marçal Trecho 01 – Início da análise.....	137
Foto 5 –	Trecho 02 – Equipamento urbano - Atacadista do João Paulo	137
Foto 6 –	Paradas de ônibus na Av. São Marçal no bairro do João Paulo	138
Foto 7 –	Agência bancária do Banco do Brasil no bairro do João Paulo.....	139
Foto 8 –	Agência bancária do Banco Bradesco no bairro do João Paulo	139
Foto 9 –	Agência bancária da Caixa Econômica Federal no bairro do João Paulo	140
Foto 10 –	Agência bancárias do Banco Itaú no bairro do João Paulo	140
Foto 11 –	Cadeirante ocupando e dividindo com os veículos faixa da via na Avenida São Marçal	143
Foto 12 –	Comerciante ocupando a calçada da Avenida São Marçal	144
Foto 13 –	Semáforo para pedestres sem botão de acionamento e sem sinal sonoro na Avenida São Marçal	147
Foto 14 –	Calçada na Avenida São Marçal com piso desnivelado e veículo impedindo a circulação de pedestres	147
Foto 15 –	(A) Cadeirante entrevistado em momento de deslocamento na Avenida São Marçal; (B) Calçada por onde o cadeirante entrevistado evitou circular	149
Foto 16 –	(A) Fachada da casa do cadeirante entrevistado; (B) Ladeira na Rua Fulgêncio Pinto ao lado da casa do entrevistado	150
Foto 17 –	(A) Cadeirante mostrando a dificuldade encontrada ao fazer a travessia sobre Faixa de pedestres na Avenida São Marçal; (B) Cadeirante mostrando a dificuldade encontrada ao fazer a travessia sobre canaleta existente na Avenida São Marçal	152

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Diferença entre objetividade da lei e aplicabilidade da norma técnica	60
Quadro 2 – Normas Técnicas sobre Acessibilidade	62
Quadro 3 – Comparativo entre os modelos de Urbanização	68
Quadro 4 – Pesquisa socioeconômica empresas ativas de São Luís	109
Quadro 5 – Linhas de ônibus que circulam na Avenida São Marçal e no bairro do João Paulo	111

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Mapa da Ilha de São Luís (2022)	67
Mapa 2 – Mapa da Localização do bairro do João Paulo (2022)	94
Mapa 3 – Mapa com equipamentos urbanos no bairro do João Paulo (2022).....	135
Mapa 4 – Mapa com algumas barreiras existentes no espaço urbano do bairro do João Paulo, 2022	145

LISTA DE SIGLAS

24º BC	24º Batalhão de Caçadores
24º BIS	24º Batalhão de Infantaria de Selva
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACP	Ação Civil Pública
AI-1	Ato Institucional de nº 01
ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão
ANC	Assembleia Nacional Constituinte
ANL	Aliança Nacional Liberal
ANSUR	Articulação Nacional do Solo Urbano
BNH	Banco Nacional de Habitação
CEF	Caixa Econômica Federal
CF/88	Constituição Federal de 1988
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CNBB	Conferência Nacional dos Bispos do Brasil
CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
CNPU	Conselho Nacional de Política Urbana
CPA	Comissão Permanente de Acessibilidade
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
EUA	Estados Unidos da América
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FMI	Fundo Monetário Internacional
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IAPs	Institutos de Aposentadoria e Pensão
IDSE	Índice de Desigualdade Socioespacial
IMESC	Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos
JK	Juscelino Kubitschek
MNRU	Movimento Nacional pela Reforma Urbana
NBR	Norma Técnica Brasileira
ODS	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo
PCB	Partido Comunista do Brasil

PCD	Pessoa com Deficiência
PCR	Pessoa em Cadeira de Rodas
PLANASA	Plano Nacional de Saneamento
PLANHAB	Plano Nacional de Habitação Popular
PMR	Pessoa com Mobilidade Reduzida
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PTB	Partido Trabalhista Brasileiro
RFFSA	Rede Ferroviária Federal
RMGSL	Região Metropolitana da Grande São Luís
SEMEPED	Secretaria Municipal Extraordinária da Pessoa com Deficiência
SEMISPE	Secretaria Munic. de Inovação, Sustentabilidade e Projetos Especiais
SEMOSP	Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos
SEMURH	Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação
SERFHUAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
SHRU	Seminário de Habitação e Reforma Urbana
SIT	Sistema Integrado de Transportes
SMTT	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes
UTM	Universal Transversa de Mercator
ZIS	Zonas s Interesse Social
ZR	Zona Residencial

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
1 ACESSIBILIDADE E O DIREITO À CIDADE: correlações conceituais e legais no cenário brasileiro e maranhense	24
1.1 O direito à cidade segundo Henri Lefebvre	25
1.2 Breve histórico da Reforma Urbana no Brasil e a abordagem brasileira do Direito à Cidade	32
1.3 Acessibilidade implícita na abordagem do direito à cidade	42
1.4 Acessibilidade universal como fator de inclusão social e cidadania	46
1.5 Conceitos de acessibilidade: suas variações e derivações	48
1.6 Conceitos de barreiras para acessibilidade	51
1.7 O Desenho Universal	54
1.8 Desenvolvimento institucional e normativo da acessibilidade no Brasil e no Maranhão	57
1.9 Acessibilidade universal na construção de cidades sustentáveis: um olhar para São Luís	64
2 A EVOLUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO JOÃO PAULO NA CIDADE DE SÃO LUÍS - MA	67
2.1 Localização geográfica da cidade de São Luís	67
2.2 A organização do espaço urbano em São Luís	68
2.2.1 Urbanismo tradicional em São Luís	69
2.2.2 Urbanismo moderno em São Luís a partir da era Vargas	78
2.3 Localização geográfica do bairro do João Paulo	94
2.4 O bairro do João Paulo no contexto histórico da expansão territorial de São Luís	95
2.4.1 O Caminho Grande e sua relação com o bairro do João Paulo	95
2.4.2 A Estrada de Ferro São Luís – Teresina e a sua influência na formação do povoamento do bairro do João Paulo	100
2.4.3 O bairro do João Paulo e sua sua contextualidade	106
2.4.4 O João Paulo do poder e o João Paulo da cultura	113
3 ACESSIBILIDADE URBANA NO BAIRRO DO JOÃO PAULO	125
3.1 Acessibilidade urbana no Plano Diretor de São Luís	125

3.2	A atuação do Poder Público Municipal na promoção da acessibilidade urbana na cidade de São Luís e no bairro do João Paulo.....	128
3.3	Acessibilidade no bairro do João Paulo como instrumento de cidadania	131
3.4	As barreiras existentes no espaço urbano do bairro do João Paulo.....	141
3.5	A visão sobre acessibilidade urbana a partir de diferentes olhares	148
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	156
	REFERÊNCIAS	160
	APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM CADEIRANTE MORADOR DO BAIRRO	172
	APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO COMO DISPOSTO NA RESOLUÇÃO CNS 196/96	174
	APÊNDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM TÉCNICO DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL, TÉCNICO DE ÓRGÃO DE CONTROLE E ENTIDADE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	176
	ANEXO A – TRECHO DA LEI DO PLANO DIRETOR DE IMPERATRIZ – MA (ARTIGO 6º).....	178
	ANEXO B – REPORTAGEM SOBRE AÇÕES DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM PARCERIA COM SETOR PRIVADO SOBRE ACESSIBILIDADE EM IMPERATRIZ - MA	179
	ANEXO C – TRECHO DA LEI DO PLANO DIRETOR DE CAXIAS – MA (ARTIGO 33 INCISO V).....	180
	ANEXO D – MOBILIZAÇÃO DO PODER LEGISLATIVO MUNICIPAL DE CAXIAS – MA SOBRE DISCUSSÃO DE ACESSIBILIDADE	181
	ANEXO E – RELAÇÃO DE ESTABELECIMENTOS E ATIVIDADE DIVERSAS EXISTENTES NA AVENIDA SÃO MARÇAL.....	182
	ANEXO F – ALTERAÇÕES FEITAS PELA SMTT NO FLUXO DE TRÂNSITO NA AVENIDA SÃO MARÇAL EM 2022	

INTRODUÇÃO

A construção de espaços urbanos que não segreguem, mas que se tornem acolhedores, que propiciem o bem-estar a todos os indivíduos, possibilitarão com que um grande número de pessoas possa se deslocar livremente, sem barreiras físicas ou de atitudes, o que impacta em suas vidas negativamente. O poder de circular depende também de que haja instrumentos e mecanismos a serem realizados pelo Poder Público Municipal, que possibilite a condução de todos para uma cidade mais desenvolvida e sustentável.

No bairro do João Paulo, em São Luís, buscou-se compreender como a acessibilidade urbana se constrói na medida em que os seus espaços urbanos se tornem democráticos, contribuindo com a vivência de cada indivíduo, e desperte o espírito de pertencimento e inclusão de todos os grupos sociais, além da melhora na qualidade de vida de cada um. Segundo Lowy (1992, p.24), esta capacidade de gerar este sentimento de inclusão, depende da maneira com que este mesmo grupo busque formas de sair da alienação imposta por grupos dominantes. Tudo o que está relacionado à dimensão humana e social é totalmente propício a sofrer mudanças.

A distribuição geográfica do João Paulo segundo Santos (1994), encaixa-se como espaço periférico na medida em que o crescimento do espaço urbano aconteceu de maneira desordenada e longe do eixo central da cidade no que se refere a investimento do Poder Público na infraestrutura urbana tão necessária para o deslocamento das pessoas nas calçadas e vias do bairro. O João Paulo é resultado da forma como a cidade de São Luís se desenvolveu ao longo da sua história, a sua expansão seguiu a lógica do urbanismo moderno e racional, totalmente voltado ao discurso do capitalismo a serviço de um poder autoritário. Conforme Lowy (1992, p.15), o desenvolvimento das civilizações é produto da ação do homem sobre o espaço social em que vive.

O que se convencionou chamar de direito de ir e vir de todos os cidadãos brasileiros, ou seja, qualquer pessoa, livre ou não de deficiência ou mobilidade reduzida, deve ter o direito de poder chegar facilmente a qualquer lugar. Quando tratamos de acessibilidade, devemos considerar as melhores condições de utilização com autonomia e segurança dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações de uso público, do sistema de transporte público, dos sistemas de informação por todos aqueles que fazem uso da cidade, sejam eles

pessoas sem deficiência, pessoas com deficiência¹ (PcD) ou pessoas com mobilidade reduzida (PMR).

O artigo 5º, parágrafo XV da Constituição Federal (CF) estabelece a livre locomoção no território nacional em tempos de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens (BRASIL, [2020]).

Acessibilidade plena é um direito que está assegurado na Constituição Federal de 1988 (CF/88) e prevê o total desenvolvimento de todos os cidadãos, sem qualquer tipo de discriminação, não importando qual seja sua condição física, proporcionando a elas as mesmas oportunidades que os demais cidadãos possuem, a fim de que usufruam das condições de vida resultantes do desenvolvimento econômico e social. A conquista de um espaço urbano que seja acessível para todos, não nasce apenas de uma vontade individual, mas da tomada de consciência desta mesma sociedade sobre a realidade em que vive o que impulsiona a vontade de transformar, gerando um processo que para Marx é revolucionário. (LOWY, 1992, p.15).

Os conceitos de acessibilidade e Inclusão Social estão intrinsecamente vinculados, e de acordo com o que preconiza o objetivo 11 da Agenda 2030 do Desenvolvimento Sustentável, os espaços das cidades precisam ser acessíveis, seguros e inclusivos (Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) 2030, objetivo 11) (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2023). A Declaração Internacional de Montreal sobre inclusão de 2001, também, em seu conteúdo, enfatiza que a essência de um desenvolvimento sustentável passa pela capacidade da sociedade de ser inclusiva (CONGRESSO INTERNACIONAL “SOCIEDADE INCLUSIVA”, 2001). No senso comum, acessibilidade precisa evidenciar os aspectos referentes ao uso dos espaços físicos como espaços do cidadão, onde todas as pessoas devem ter livre trânsito no entorno do bairro.

Para Santos (2007), o acesso aos elementos urbanos da vida cotidiana a cada dia se privatiza, como por exemplo as calçadas, que se incorporam ao empreendimento do comércio como um espaço para a valorização do produto do capital, e não mais como um caminho democrático, de poder circular sem barreiras. Nesse contexto, é inegociável abrir mão deste direito em detrimento a maior exposição da mercadoria, interesse do capital. Espaços inacessíveis são pobres materialmente, culturalmente, socialmente, politicamente e

¹ Conceito de PcD e PMR – Segundo a Lei de nº 13.146/2015, denominado de Estatuto da Pessoa com Deficiência, prevê em seu Artigo 2º que pessoa com deficiência (PcD) é aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial. E segundo o Decreto de nº 5.296/04, pessoa com mobilidade reduzida (PMR) é aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção (ex.: pessoa idosa, gestante, lactante, com prótese, com criança de colo, obesa) (BRASIL, 2015).

moralmente, consequências desta apropriação nos locais destinados ao uso coletivo. A transposição dos entraves que representam as barreiras para a efetiva participação de pessoas nos vários âmbitos da vida social, é, portanto, condição fundamental e imprescindível a todo e qualquer processo de inclusão social.

A falta de acesso a serviços como educação, saúde, transporte, lazer podem vir a ocorrer em função da falta de acessibilidade de uma condição igualitária para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos meios de comunicação por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Tratar de acessibilidade urbana envolve o desafio de propiciar o amplo acesso e democrático à cidade.

Na cidade de São Luís existem inúmeros equipamentos urbanos, seja em espaços públicos ou privados que devem permitir o acesso de todos com qualidade, o que reflete nos indicadores de qualidade de vida da população nos bairros da cidade, na medida que eles se tornam inclusivos e geradores de cidadania. Esta necessidade de análise acerca desta realidade refletida nos bairros, como no bairro do João Paulo que tem a sua relevância histórica por ter feito parte do eixo de expansão da cidade de São Luís em direção ao interior da ilha no início do século XVII, local que ficou conhecido como “Caminho Grande”.

O crescimento territorial da cidade de São Luís, ao mesmo tempo que gerou expansão, criou uma dualidade de realidades entre os diversos bairros. Trata-se de uma segregação espacial com aval do Estado, na medida que são feitos investimentos em infraestruturas nas áreas com alto poder aquisitivo de seus moradores, enquanto que para os bairros mais pobres como o bairro do João Paulo, não acontece o mesmo. Desse modo, a Gestão Pública Municipal deve ser a protagonista da proposição de políticas públicas que visem contemplar os bairros mais expropriados de seus direitos urbanísticos.

Diante deste contexto cabe o questionamento a ser feito: **As ações do Poder Público Municipal têm promovido acessibilidade urbana no bairro do João Paulo em São Luís – MA? Por que soluções urbanísticas adotadas no espaço urbano do João Paulo privilegiam o fluxo dos automóveis em detrimento da caminhabilidade dos pedestres?**

O ponto de partida ao projetar cidades para pessoas, logo, é a mobilidade e os sentidos humanos. A escala humana demanda ambientes, mobiliário e elementos urbanos voltados para a utilização com conforto pelas pessoas, como também o modo como elas percebem o ambiente urbano. Supõe trabalhar com pedestres, criando bons espaços ao levar em consideração as possibilidades e limitações do corpo, e independentemente de ideologias de

planejamento ou condições econômicas, a gestão cuidadosa do indivíduo em todos os tipos de cidades e áreas urbanas deve ser um requisito universal (GEHL, 2013).

A falta de acessibilidade dificulta a vida de todos os cidadãos, pois os usuários do espaço público precisam usá-lo como instrumento de mobilidade a caminhada através dos elementos urbanos como as calçadas no bairro do João Paulo na cidade de São Luís/MA. Acessibilidade configura-se como um elemento indispensável para proporcionar acesso à vida social dentro da cidade, principalmente em áreas periféricas, uma vez que possibilita a mobilidade de tais cidadãos para os chamados espaços públicos que devem estar sempre em condições de atender a todas as classes sociais.

A eliminação das barreiras arquitetônicas presentes no desenho urbano da cidade de São Luís é condição para torná-la mais inclusiva e democrática, com o uso igualitário para todos. O direito inato de todo cidadão que nasce em uma cidade, o de poder circular e fazer parte do seu espaço social, é chamado de cidadania. Os bens da sociedade são para quem pode comprá-lo. Mas como o espaço público se coloca nessas contradições sociais? Por meio desta indagação podemos perceber a falta de olhar técnico no planejamento urbano e, também, o quanto a construção social pode estar a serviço da segregação de indivíduos no ambiente urbano, que desse modo não é democrático.

Com base nos conceitos referidos acerca da acessibilidade, justifica-se a análise da realidade do bairro do João Paulo, tomando por referência a Avenida João Pessoa (atual Avenida São Marçal), que fez parte do eixo de expansão territorial da grande ilha de São Luís, o chamado Caminho Grande em direção ao seu interior, a região do Cutim Anil. Importa acrescentar que o bairro do João Paulo é formado por uma população de baixo poder aquisitivo, mas possui um valiosíssimo contexto histórico no desenvolvimento e expansão demográfica da cidade.

O procedimento metodológico foi feito a partir de:

- a) Pesquisa bibliográfica (acessibilidade, inclusão, cidadania);
- b) legislação sobre Acessibilidade;
- c) observação não participante da vida cotidiana do bairro do João Paulo, através de visitas ao bairro do João Paulo;
- d) registros fotográficos e construção de mapas (software Qgis v.3.22, dados IBGE 2010);
- e) entrevista com atores sociais (Pessoa com deficiência morador do bairro, Gestor Público Municipal, Técnico de Órgão de Controle e Membro de Entidade de

defesa Sociedade civil) a partir da experiência relatada sobre a vivência com acessibilidade.

No **Capítulo 1** estão apresentados os conceitos de acessibilidade e barreiras, suas amplitudes de aplicação e a delimitação teórica que foi utilizada para fundamentar esta investigação e, a relação conceitual-legal desse tema com o “Direito à Cidade” no contexto da sua abordagem no Brasil. Pautado em autores como (AGUIAR, 2010; EMMEL; CASTRO, 2003; GARCIA, 2012; HANSEN, 1959; NEUFERT, 1976). Acessibilidade como fator de inclusão e cidadania (COUTINHO, 1999; SANTOS, 2013; VILLAÇA, 2001). O Desenho Universal como uma nova metodologia a ser aplicado no desenho urbano a partir das características de cada indivíduo (AGUIAR, 2010; CAMBIAGHI, 2017; RABELO, 2008). O normativo legal e institucional sobre Acessibilidade (Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e Legislação Brasileira). O direito à cidade a partir de espaços acessíveis (LEFEBVRE, 2001). A evolução da Reforma Urbana no Brasil e sua contribuição na construção da acessibilidade urbana (BURNETT, 2009; BONDUKI, 2018; MARICATO, 1987) e a construção de uma vivência na cidade a partir de espaços mais democráticos e acessíveis (JACOBS, 2000; GEHL, 2013; SPECK, 2016).

O objeto de estudo, o bairro do João Paulo, e a sua relevância histórica na expansão territorial urbana da cidade de São Luís, e sua configuração atual dentro do cenário da capital maranhense fazem parte do **Capítulo 2**. Serão usados autores como (BURNETT, 2008; FURTADO, 2005; LOPES, 2013, 2016; PFLUEGER; SALGADO NETO, 2012; SILVA, 2016; SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

No **Capítulo 3** apresentam-se os resultados da fase operacional desta pesquisa, na qual, dentre outros aspectos, foram observados e analisados os elementos de acessibilidade urbana no bairro do João Paulo e a aplicação da Legislação Urbanística da cidade de São Luís no bairro. Para tanto, fez-se uma entrevista com um morador do bairro que apresenta deficiência física e que relata o seu cotidiano para se deslocar dentro do bairro. Também se fez entrevistas on-line com autoridades do Poder Público Municipal a fim de saber como estas têm atuado na construção de espaços mais acessíveis e inclusivos, a mesma entrevista, também on-line foi feita a autoridades dos Órgãos de Controle do Ministério Público do Maranhão responsáveis por fiscalizar e Entidade de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência em fiscalizar o cumprimento das regras de acessibilidade nos espaços públicos, de maneira a promover o uso coletivo e universal.

Por fim, são feitas as **Considerações finais** sobre os resultados obtidos nesta investigação. Esta análise nasceu a partir a observação do cotidiano do bairro do João Paulo que mesmo incluindo os interesses de reprodução do capital, manifesta os desejos de reprodução da vida. O espaço se transforma, se moderniza, mas sempre como forma de benefício do poder político que consolida o poder hierárquico entre as classes. As estruturas das cidades modernas contribuem para uma segregação entre classes, o que gera desigualdades e favorece sempre o capital.

1 ACESSIBILIDADE E O DIREITO À CIDADE: correlações conceituais e legais no cenário brasileiro e maranhense

Acessibilidade plena é um direito que está assegurado na Constituição Federal de 1988 em seu artigo 182² ao prever o amplo acesso, o total desenvolvimento de todos os cidadãos, o ordenamento dos espaços urbanos com vistas à criação de condições adequadas a fruição de uma vida com qualidade, ou seja, sem qualquer tipo de discriminação, não importando qual seja sua condição física, pois deve proporcionar a todas as pessoas as mesmas oportunidades, a fim de que a distribuição espacial dos serviços e equipamentos públicos estejam ao acesso do maior número de pessoas.

Ao longo dos últimos anos o termo Acessibilidade ganhou espaço nas discussões sobre cidades inclusivas, por não se limitar somente em uma pauta de interesse de direito de pessoas com deficiências, ou pessoas com mobilidade reduzida (idosos, mulheres gestantes, obesos, crianças menores), mas como uma garantia de direito a todos os cidadãos, de poderem circular com autonomia e dignidade, questão essa que levou à construção de instrumentos urbanos³ preparados para permitir a todos o acesso à cidade. No entanto, muitos desafios ainda permanecem, pois, a cidade se configura além disso, e esse debate tem sido aberto a outros segmentos da população.

Diante dessas questões, é fundamental pensar em como melhorar a estrutura urbana para que ela seja mais acessível a todos os grupos sociais (crianças, mulheres, idosos, etc) que ocupam uma cidade. As vias públicas são destinadas quase totalmente aos carros e, na maior parte delas, as calçadas são pequenas em relação à rua ou sequer existem — sobretudo nas regiões mais periféricas, que recebem menos atenção urbanística do poder público. A possibilidade da livre circulação no acesso aos espaços e serviços públicos dentro de uma cidade, em específico nos bairros que estão diretamente ligados ao cotidiano das pessoas, é a representação mais concreta da existência de mobilidade urbana. Todo movimento exige que

² Artigo 182 da Constituição Federal do Brasil – “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em Lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, [2020], não paginado).

³ Conforme a Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) Artigo 4º: “Os Instrumentos urbanos de direito à cidade compreendem aqueles que estão diretamente ligados às atribuições dos Municípios como: Plano Diretor, Zoneamento e Uso do solo urbano, Regularização fundiária, Gestão orçamentária, Plano Plurianual, Imposto Predial Territorial Urbano, Estudo de Impacto Ambiental, Estudo de Impacto de Vizinhança dentre outros”. (BRASIL, 2001, não paginado).

este deslocamento feito de maneira ordenada, condição citada entre as funções⁴ da cidade moderna.

Isso contribui para estimular ainda mais o uso do modal centrado no carro particular, o qual gera problemas ao meio ambiente, à economia, à saúde e ao tráfego urbano. Por isso, é fundamental apostar na mobilidade ativa, e é nesse contexto que as calçadas são fundamentais. O espaço urbano tem uma relação de “soma zero”: para alguém ganhar, outro tem que ceder. É o que ocorre no caso das calçadas onde esse espaço é totalmente incorporado como uma extensão das propriedades. Esta discussão sobre a função das calçadas merece um destaque, pois ao mesmo tempo que deveria se tornar o espaço mais democrático de uso dos espaços urbanos, usualmente tem se apresentado como elemento que tem contribuído para aumentar os espaços de exclusão, tornando, assim, cada vez maior o número de pessoas excluídas e invisíveis.

A principal preocupação no tocante à acessibilidade é a integração de todas as pessoas na sociedade. Hoje esse conceito evoluiu para o conceito de Desenho Universal, que se preocupa em universalizar a inclusão da pessoa humana, onde a sociedade precisa ser sensibilizada de que nela existem pessoas com necessidades diferentes e de biótipos variados, e que, portanto, é preciso criar objetos, edifícios, espaços urbanos ou transportes que as incluam em seus aspectos espaciais e sociais.

1.1 O direito à cidade segundo Henri Lefebvre

O direito à cidade visa garantir, a todos os cidadãos, o direito de participar das decisões que digam respeito a ela. Dessa maneira, o direito à cidade é fundamental para o exercício da cidadania e para a construção de uma sociedade igualitária. Ele se desdobra em outros direitos, como o direito ao trabalho, à moradia digna, ao saneamento ambiental, saneamento básico, saúde, transporte público, lazer e informação. A cidade reflete as desigualdades sociais e econômicas, na medida em que o usufruto dos espaços melhores localizados, está condicionado ao seu valor de mercado.

⁴ Carta de Atenas 1933: “A circulação é uma função vital cujo estado atual deve ser expresso em gráficos. As causas determinantes e os efeitos de suas diferentes intensidades aparecerão claramente e será mais fácil discernir os pontos críticos. Somente uma visão clara da situação permitirá realizar dois progressos indispensáveis: dar a cada uma das vias de circulação uma destinação precisa, que será seja receber os pedestres, seja os automóveis, seja as cargas pesadas ou veículos em trânsito” (CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA, 933, p. 24).

Nesse sentido, o direito à cidade é cada vez mais incorporado no mundo como uma reivindicação política. Pode-se citar como ofensa a este direito, a remoção de pessoas moradoras de rua das cidades em épocas de grandes eventos turísticos, bem como a degradação ambiental que diminui a qualidade de vida no ambiente urbano. Para Lefebvre (2001), esse é um bem supremo, tendo em vista que, na cidade, o ser humano encontra aquilo que necessita para se realizar em sua prática sensível.

O direito à cidade coloca a sociedade contemporânea de frente para a questão urbana, considerando a cidade como um centro de poder, um espaço de convivência que deve contemplar de forma igualitária o viver coletivo e o viver individual. Lefebvre (2001) se contrapõe à forma como os urbanistas ignoram a existência do espaço, como um produto que resulta das relações de produção a cargo de um grupo atuante. Desconhecem que eles próprios atuam nas relações de produção, obedecendo à demanda de uma classe específica.

Lefebvre (2001) vai concluir que por trás de uma aparência positiva, humanista e tecnológica, o urbanismo encobre uma gigantesca operação capitalista: a transformação do espaço num produto e a redução do habitante a um mero comprador de espaço. O conceito de cidade e sociedade passa a mudar a partir do momento em que se constata que a cidade é dinâmica, não mais somente um modelo estático, mas vai sendo determinada pelas circunstâncias.

[...] Até os últimos tempos, o pensamento teórico representava a cidade como uma entidade, como um organismo ou como um todo entre outros [...] quando não era reduzida a um fenômeno parcial, a um aspecto secundário, elementar ou acidental, da evolução e da história). Assim, via-se nela um simples resultado, efeito local que refletia pura e simplesmente a história geral. (LEFEBVRE, 2001, p. 51).

A compreensão de que a cidade seria apenas uma forma concreta de organização dos espaços, a configuração geográfica de um território, como apenas mais um produto a ser produzido pelo capital, fruto ao longo da história de conquistas, seja através de guerras entre povos, seja pela ideologia plantada como dominante. Mas o ser humano que nela reside, tem seus hábitos, sua realidade, sua cultura, suas abstrações. Portanto, precisa estar em constante interação com o processo de transformação do ambiente urbano.

[...] Apenas hoje é que começamos a aprender a especificidade da cidade. A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição seu funcionamento, com seu elemento constituintes [...] poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados, etc.), com sua história. Ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto as transformações da cidade não são os resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. A cidade depende também e menos essencialmente das relações imediatas e diretas, nem suas metamorfoses se reduzem às mudanças nessas relações. (LEFEBVRE, 2001, p. 51).

As pessoas devem fazer uso do espaço urbano como um ambiente natural para suas atividades cotidianas, além de habitação, lazer, trabalho, deslocamento, etc. Lefebvre (2001, p. 105) afirma que:

[...] As necessidades sociais têm um fundamento antropológico: opostas e complementares, compreendem a necessidade de segurança e a de abertura, a necessidade de certeza e a necessidade de aventura, a da organização do trabalho e do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, de trocas e de investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação, de imediaticidade e de perspectiva a longo prazo.

A qualidade de vida nas cidades depende do meio ambiente urbano que a cerca, a forma com que constrói e se desconstrói o direito de uso dos espaços públicos pelas pessoas. Espaços que precisam ser contemplados, isto é, analisados e observados com todas as suas características. Compreender a cidade como obra, traz a importância do uso de seus espaços públicos como ambientes do encontro, da vivência, da festa.

[...] a cidade é uma obra a ser associada mais com a obra de arte o que o simples produto material. Se há uma produção da idade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas. (LEFEBVRE, 2001, p. 52).

Diante de tanta reivindicação, não resta tempo para pensar a “beleza” como um componente que qualifica o ambiente natural dos espaços públicos. O ideal do capital não está associado à função social da cidade quando passa a envolver as pessoas e as convida ao protagonismo, construindo um ambiente onde o capital também conviverá, seja de forma harmônica ou subjugando através de sua força. A cidade enquanto produto para o capital é diferente, pois não se apresenta de maneira neutra, uma vez que é construída a partir de um enredo histórico e político. Nesse sentido, podemos levantar a seguinte questão: Como se usa a cidade e se percebe a sua energia cotidiana? Através do uso da rua, das calçadas, das quadras sejam elas habitacionais ou residenciais, logo, das energias produzidas pelas pessoas nas suas relações.

Segundo Lefebvre (2001, p. 105), “[...] O ser humano tem também a necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las, e mesmo de desperdiçá-las no jogo. Tem necessidade de ouvir, de tocar, de degustar, e a necessidade de reunir essas percepções num mundo”.

As relações humanas têm impacto sobre a dinâmica na construção progressiva das cidades, o planejamento planificado que nasce de maneira imposta não considera este dinamismo espontâneo que apresenta.

[...] Conceitos e teorias, no começo de sua elaboração, só podem avançar com a realidade urbana em formação, com a prática social da sociedade urbana. Atualmente,

a superação das ideologias e das práticas que fechavam os horizontes, que eram apenas pontos de estrangulamento do saber e da ação, que marcavam um limite a ultrapassar, essa superação, como dizia, é efetuada não sem dificuldades. (LEFEBVRE, 2001, p. 106).

O racionalismo planejado, calculado, engessado, limita naturalmente o crescimento natural das cidades quanto ao uso do espaço urbano, uma urbanização desconectada da realidade e ao mesmo tempo a serviço do capital e de seus dominantes. A segregação acontece em decorrência da separação funcional das atividades e dos grupos sociais oriundos no espaço. Sendo assim,

[...]A realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades da sociedade urbana. Ela necessita de uma ciência (das relações e correlações na vida urbana). Necessárias, estas condições não bastam. Uma força social e política capaz de operar esses meios (que não são mais que meios) é igualmente indispensável. (LEFEBVRE, 2001, p. 139).

O humanismo que Lefebvre (2001) justifica, busca o resgate da essência do ser humano e sua capacidade de transformação do espaço urbano, procurando compreender sua vivência na apropriação na construção da cidade. O anseio pela utopia dos espaços inclusivos, que privilegiem os lugares de encontro, de onde a troca não esteja subordinada ao comércio e ao lucro. Os reais interessados na construção desta nova cidade, com espaços cumprindo a sua função social como obra e não produto, não podem ser os planejadores tecnocratas, ligados somente à teoria e dissociados da vivência do lugar. Este grupo social tem um papel imprescindível, mas não único, pois neste processo se precisa do todo, das pessoas do lugar que trazem junto de si, não o conhecimento técnico, mas o das relações sociais.

[...] Nem o arquiteto, nem o urbanista, nem o sociólogo, nem o economista, nem o filósofo ou o político podem tirar do nada, por decreto, novas formas e relações. Se é necessário ser exato, o arquiteto, não mais que o sociólogo, não tem os poderes de um taumaturgo. Nem um, nem outro cria as relações sociais. Em certas condições favoráveis, auxiliam certas tendências a se formular (a tomar forma). Apenas a vida social (a prática social) na sua capacidade global possui tais poderes. Ou não os possui. (LEFEBVRE, 2001, p. 109).

A necessidade do empírico, do espontâneo, do impensável, propicia condições para a construção de um espaço urbano ideal, ainda que utópico, está impregnada de conflitos existentes na realidade cotidiana. Lefebvre (1978), designa este processo como Transdução.⁵ A

⁵ “É uma operação intelectual que pode ser realizada metódicamente e que difere da indução e da dedução clássica e também das construções de “modelos, da simulação, do simples enunciado de hipóteses. A transdução elabora e constrói um objeto teórico, um objeto possível, e isto a partir de informações que incidem sobre a realidade, bem como a partir de uma problemática levantada por essa realidade. A transdução pressupõe uma realimentação incessante entre o contexto conceitual utilizado e as observações empíricas. Sua teoria formaliza certas operações mentais espontâneas do urbanista, do arquiteto, do sociólogo, do político, do filósofo. Ela introduz o rigor na invenção e o conhecimento na utopia” (LEFEBVRE, 1978, p. 149, tradução nossa).

busca por uma cidade ideal não é apenas uma ilusão, ela se desenvolve de maneira crítica, não está dissociada da realidade urbana. Dessa forma:

[...] A utopia deve ser considerada experimentalmente, estudando-se na prática suas implicações e consequências. Estas podem surpreender. Quais são, quais serão os locais que socialmente terão sucesso? Como detectá-los? Segundo que critérios? Quais tempos, quais ritmos de vida cotidiana se inscrevem, se escrevem, se prescrevem nesses espaços ‘bem-sucedidos’, isto é, nesses espaços favoráveis à felicidade? É isso que interessa. (LEFEBVRE, 2001, p. 110).

O tripé ideológico com relação à cidade, é explicitado através dos vocábulos: “função”, “forma” e “estrutura”. Não são vividos cotidianamente por aqueles tecnocratas que pensam a cidade de maneira planificada, apropriando-se do interesse coletivo. Os projetistas modernistas ao pensarem a cidade, veem o espaço como um campo de atuação para a construção de um cenário com propósitos não de participação de grupos sociais na concepção de espaços coletivos, agrega-se também valores estéticos nesta concepção modernista.

[...] Os arquitetos parecem ter estabelecido e dogmatizado um conjunto de significações, mal explicitado. Elaboram-no não a partir das significações percebidas e vividas por aqueles que habitam, mas a partir do fato de habitar, por eles interpretado. (LEFEBVRE, 2001, p. 111).

A Carta de Atenas (1933),⁶ originada no Congresso de Arquitetura Moderna na Grécia (CIAM), já preconizava que as funções sociais do espaço urbano seriam: habitação, trabalho, recreação e circulação. Este modelo influenciou a partir da década de 1950 o planejamento adotado na elaboração de muitas cidades. Porém, a partir da análise de Lefebvre (2001), estas definições são questionadas, pois elas limitam os ideais de utopismo em relação ao espaço urbano. A visão de cidade enquanto refúgio, local do bem-estar e da solidariedade, do lugar saudável, também é lugar da economia produtiva que oportuniza condições de sustentabilidade financeira para a economia local. A partir da nova Carta de Atenas (2003),⁷ foi ampliada esta compreensão de função dos espaços na cidade, com a inclusão de mais elementos, entre eles a importância da cidade para todos, que procura não apenas olhar a cidade como um objeto pronto, mas sim, como uma obra que se aperfeiçoa a cada traço do artista.

⁶ Documento produzido em novembro de 1933 na Grécia por ocasião da CIAM. A ênfase do Congresso teve como tema: Cidade funcional e havia uma intenção de renovação de função e de estética para os espaços em geral, eficiente e livre de conflitos, com divisões claras entre as quatro funções de uma cidade (habitação, trabalho, lazer e circulação), tendo influenciado de forma marcante o planejamento urbano ocidental após a Segunda Guerra Mundial.

⁷ Documento produzido em 2003 e elaborada pelo Conselho Europeu de Urbanistas a partir de discussões em 1988. A Nova Carta de Atenas (2003) centra-se nos habitantes, naqueles que utilizam a cidade a partir de suas necessidades em um mundo em grande mudança, além de propor uma visão coerente de cidade e novos sistemas de governança e de envolvimento dos cidadãos nos processos de tomada de decisão. A ênfase deste documento relaciona-se com a coerência no planejamento de cidades (CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS, 2003).

As estratégias propostas a partir de uma reflexão sociológica são pré-estabelecidas e não são levadas em consideração as particularidades dos grupos e indivíduos que constroem entre si uma relação dentro do espaço urbano. Para Lefebvre (2001), os políticos desenvolvem as suas estratégias ao fazer política sempre com o propósito de um favorecimento individual, muitas vezes para si ou para o grupo que representa, o que na maioria das vezes não tem nenhuma relação com o coletivo.

Somente os grupos sociais em conjunto com o Estado, através de ações unificadas e participativas podem ser capazes de questionar os modelos prontos de planejamento de cidades, construir uma capacidade integrativa e participativa do pensamento ordenado para o desenvolvimento urbano das cidades, associado à crítica social que visa o fim coletivo. Os planos reformistas são direcionados e relacionados às vidas dos habitantes, vivenciadores de uma realidade regional em dada região, sejam eles representados politicamente ou não, mas essencialmente uníssonos, pois a questão envolvida é o seu cotidiano.

A participação da classe operária no processo de construção do espaço urbano, é essencial para que não seja adotado modelos teóricos prontos, mas construído com apelo popular a partir de ideais como igualdade e equidade urbana, capazes de promover a cidadania dentro do espaço urbano não exclusivo e nem excludente, onde a geração do lucro e o continuísmo de um urbanismo irreal sejam a moeda de troca (LEFEBVRE, 2001).

Os Planos Diretores, que deveriam servir como instrumento de maior integração e participação das forças sociais que atuam na organização das cidades, vêm impregnados de vícios urbanos, como elementos de setorização que terminam por fatiar a cidade como um grande bolo, onde as maiores e melhores fatias do mesmo são direcionadas para determinados setores elitistas, que possibilitarão, com que estes mesmos grupos dominantes, terem o seu capital financeiro e especulativo aumentado.

A participação política deve transcender os limites partidários, apesar de que é possível encontrar um espelhamento de lutas compartilhadas com aqueles de origem popular, desempenhando um papel essencial e representativo na condução deste processo. Verifica-se: “[...] Que as forças políticas assumam suas responsabilidades. Neste setor que compromete o futuro da sociedade moderna e dos produtores, a ignorância e o desconhecimento acarretam responsabilidades diante da história que é reivindicada” (LEFEBVRE, 2001, p. 114).

A ideologia dominante presente nos planejamentos de cidades surge de maneira decrescente, sendo sutilmente ou em algumas situações imposta ferozmente, revelando entre as suas características, mais perceptíveis, a incapacidade de pensar de maneira utópica, pois a cidade para o capital não é vista como um ambiente de relações humanas, com diferentes

realidades, valores e hábitos. A dinâmica das cidades e suas complexidades luta contra a fragmentação proposta pelo capital, o que facilita a expansão de um ideal totalitário, em detrimento do coletivo e a apropriação do espaço urbano, excluindo o estilo de vida urbana, a cultura empírica, que está na maioria das vezes dissociada dos planos de desenvolvimento das cidades.

Segundo Lefebvre (2001, p. 115), “[...] realiza-se um projeto sem crítica nem autocrítica, e esse projeto realiza, projetando-a na prática, uma ideologia, a ideologia dos tecnocratas. Necessário, o programático não basta. Ele se transforma no decorrer da execução”.

A cidade engloba muito mais do que o direito à moradia ou ao convívio urbano, ele fornece ao ser humano o direito de mudança, o direito de poder se modificar ao modificar a cidade. Pois, à medida que o homem se transforma, a cidade também muda, adequando-se a esse novo aspecto de seus moradores. Com Lefebvre (2001), a cidade torna-se meio de criação e produção do espaço urbano pelo povo, e meio de socialização e participação dos cidadãos, fazendo com que cada comunidade e indivíduo tenha espaço para manifestar suas diferenças.

Sugere a ideia de integração da sociedade em prol de um objetivo comum: a construção de uma cidade; acessibilidade suscita a ideia de integração dentro da própria cidade. Em outros termos a utopia de uma cidade perfeita, onde os elementos: função, estrutura e forma, mantêm uma triplicidade constituindo um “todo”, ajuda na concepção de um urbanismo mais humano e que possa criar espaços de inclusão, Lefebvre (2001) denomina os espaços qualitativos de “espaços lúdicos”, pois ele os considera como ideais.

O espaço encontra a sua verdadeira função, a de integrar e o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: à liberdade, à individualização dos espaços, toma, assim, um outro sentido, conferindo novo aspecto a seus moradores. Com Lefebvre (2001), a cidade torna-se meio de criação e produção do espaço urbano pelo povo, e meio de socialização e participação dos cidadãos, fazendo com que cada comunidade e indivíduo tenha espaço para manifestar suas diferenças. Sugere a ideia de integração da sociedade em prol de um objetivo comum: a construção de uma cidade. A vida urbana está associada a direitos que se incorporaram ao meio ambiente urbano. Portanto, percebe-se que:

[...]O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada. Pouco importa que o tecido urbano encerre em si o campo e aquilo que sobrevive da vida camponesa enquanto que o ‘urbano’, lugar do encontro, prioridade do valor de uso, inscrição no espaço de um tempo promovido à posição de supremo bem entre os bens, encontre sua base morfológica, sua realização práticosensível. (LEFEBVRE, 2001, p. 117).

A cidade planejada pelos técnicos burocratas que pensam a cidade nos gabinetes, descaracteriza-se do sentido de coletividade. Cidades são organismos dinâmicos, e quando envolvem políticas impostas pelo capital dominante, conflita-se com uma política nascida de setores organizados e populares. Com o avanço do capitalismo, a participação de técnicos a serviço do sistema contribuiu ainda mais para que os espaços urbanos fossem alocados para favorecer alguns poucos interesses. A cidade torna-se meio de criação e produção do espaço urbano construído pelo povo, e como meio de socialização e participação dos cidadãos, fazendo com que cada comunidade e indivíduo tenha espaço para manifestar suas diferenças.

A partir desta análise feita pode-se levantar a reflexão acerca de como o espaço público atualmente se apresenta, com suas lutas e contradições. A formação das cidades e os usos dos espaços públicos giram em torno de preceitos de economia, de produção para o capital, corroborando a uma ideia de luta de classe, com suas diferenças e interesses diversos. O uso da cidade para Lefebvre (2001), não é democrático, pois apresenta-se de maneira hierarquizada, criando condições necessárias para o capital, não interessando esta abertura ao coletivo.

A Reforma Urbana no Brasil se realizou através do envolvimento de movimentos da Sociedade Civil, da Igreja Católica e de movimentos sociais na luta pela terra urbana. Não se deu somente pela distribuição de moradias, mas pela democratização das condições sociais dos espaços das cidades.

1.2 Breve histórico da Reforma Urbana no Brasil e a abordagem brasileira do Direito à Cidade

As primeiras iniciativas de um modelo de reforma urbana, inicia-se nos anos 1960, época em que os segmentos progressistas da sociedade brasileira propuseram mudanças de base na estrutura do planejamento das cidades, ora imposto. Os questionamentos sobre as políticas aplicadas pelo Estado em favor do capital, possibilitam o surgimento de mudanças estruturais não apenas na produção de um planejamento imposto, dissociado da realidade urbana brasileira nas diversas regiões, mas voltado em especial àquelas mais carentes de ação governamental. Dessa forma:

[...] as políticas dirigidas pelo Estado que, para sustentar e subsidiar a plena realização do capital, comprometem o atendimento das necessidades de reprodução da força de trabalho. Ao propor a redução de recursos públicos que alimentam o dinamismo do sistema e, a médio e longo prazo, ameaçar o próprio poder burguês através da conquista de direitos, o projeto da Reforma Urbana se propõe contribuir, pela crítica da vida cotidiana, para o fortalecimento e emancipação política da classe trabalhadora perante o próprio Estado capitalista. (BURNETT, 2011, p. 26).

A reforma urbana no Brasil teve uma defesa mais sistemática pelos movimentos sociais a partir do início da década de 1960. O governo de João Goulart durou de (setembro de 1961 a abril de 1964), sucedeu ao de seu antecessor Jânio Quadros, que renunciou em agosto de 1961. Jango, como ficou conhecido, iniciou ávido por realizar mudanças estruturais em todo o território nacional, apresentando-se como um governo com a intenção de envolver a população através dos movimentos sociais que a representava, um maior envolvimento com as questões políticas, sociais, aspectos econômicos e com uma urbanização menos desigual nas regiões do território nacional.

O desejo de que mudanças sociais acontecessem na estrutura social brasileira, motivou as mobilizações pela luta pela reforma agrária, contra a dependência do capital estrangeiro e a interferência do Fundo Monetário Internacional (FMI) na gestão da economia nacional, além do maior fortalecimento da luta sindical e melhores condições salariais (MELO; BASTOS; ARAUJO, 2006).

Os movimentos sociais viram a possibilidade de atendimento às suas demandas que faziam referência a direitos dos brasileiros. A luta por melhores condições de vida no campo e nas zonas urbanas, retoma o discurso do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) do qual Jango era filiado, pois em sua pauta populista pregava medidas que favorecessem a busca pela igualdade social através das ações estatais, ou seja, as denominadas de Reformas de Base⁸ nos mais diversos setores da sociedade, entre os quais: agrária, tributária, industrial, eleitoral, educacional e urbana (Figura 1). Em 1963, aconteceu o Seminário de Habitação e Reforma Urbana (SHRU), na região de Petrópolis (RJ) e em São Paulo, na sede do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB). As discussões foram relevantes, e contribuíram com sugestões para a implementação de uma Política Nacional de Habitação e Reforma Urbana no governo de João Goulart.

⁸ João Goulart, conhecido como “Jango” (Presidente do Brasil de 1961-1964), apontava como objetivos gerais das chamadas Reformas de Base diminuir a desigualdade social, a partir de uma melhor distribuição das riquezas; a consequente manutenção da “paz social”; e a eliminação dos entraves do desenvolvimento econômico do país. Era constituído das seguintes propostas: Reforma Eleitoral, Tributária, Bancária, Cambial, Administrativa, Universitária, Urbana e Agrária.

Figura 1 – Comício na Central do Brasil em 1964, crise urbana Governo de João Goulart



Fonte: Bonduki (2018).

Entre as propostas sugeridas estavam medidas como o estabelecimento de uma política de planejamento urbano e habitação. No entanto, com o golpe militar de 1964, e a ascensão dos militares ao poder essas pautas populares e as ações iniciadas por Jango, foram tolhidas, enfraqueceram o projeto de Reforma Urbana pensada nos moldes de uma ampla transformação social no planejamento das cidades brasileiras, com ênfase ao atendimento às massas populares de trabalhadores (BONDUKI, 2018).

A reforma urbana estrutural proposta em 1963, advindas do SHRU precisou ser ressignificada no seu conteúdo inicial, pois os objetivos de mobilização popular e maior participação dos setores organizados da sociedade e dos trabalhadores, não atendia aos interesses do governo militar golpista, e para isso foi preciso se cercar de material humano intelectual e técnico que propusessem uma reforma urbana controlada e direcionada no sentido de disseminar os ideais da ditadura imposta, trazer a população principalmente os mais pobres para o seu lado, formando assim um grande mercado consumidor para atendimento de grupos empresariais da construção civil, que foram um dos grandes beneficiados com a injeção de capital financeiro através das linhas financiamentos do Banco Nacional de Habitação (BNH).

Burnett (2011, p. 38) destaca que foi possível verificar que:

Por tal razão, sem a pressão e as questões colocadas por movimentos de mobilização e de luta popular, específicas dos bairros de baixa renda, e sem contar com o suporte e o aporte de uma teoria crítica sobre a cidade capitalista, a mentalidade e a ação dos planejadores urbanos dominou o cenário e ditou os rumos do que sobrou do irreconhecível projeto de Reforma Urbana de 1963 [...] Domínio tecnocrático que será fundamental na constituição, para além da existência do regime militar, de um quadro técnico de planejamento urbano capacitado profissionalmente, com experiência nacional, organização própria e profundas relações com os poderes executivos e

legislativos, em variados níveis de gestão; enfim, o reconhecimento, do papel ideológico do planejamento na estratégia político-econômica do capital e do Estado.

O processo de reforma urbana no Brasil, já vivendo sobre o período do golpe militar de 1964, sofreu alterações que culminassem em mudanças radicais e que tivessem ideário comunista, algo temerário pelo regime. Porém algumas outras medidas sugeridas foram aproveitadas, dentro do objetivo do atual regime imposto no Brasil, que buscava dar ao setor privado e capitalista, a oportunidade de alavancar lucros com o surgimento de um vasto mercado consumidor. Conforme Bonduki (2018), o novo regime fez uso do artifício técnico que foi a presença atuante de arquitetos na Política urbana, como forma de vencer a resistência de setores da sociedade às imposições do regime autoritário e legitimar o governo. Uma das ações desenvolvidas foi a imposição de Planos Diretores aos Municípios brasileiros, sempre com a intenção de incentivar uma maior exploração a terra e o aumento da especulação imobiliária (Figura 2).

Figura 2 – Participação dos Técnicos na política urbana do BNH



Fonte: Bonduki (2018).

O período de 21 anos, (1964-1985) que durou a governo militar no Brasil, culminou com mudanças significativas em todas as ações referentes à Reforma Urbana. O Brasil viveu um processo de crescimento populacional descontrolado, que culminou em um fluxo migratório

crescente com o avanço da população da zona rural para regiões urbanas com o sonho e o desejo de adquirir melhores condições de vida, porém as cidades não apresentavam as mínimas condições de infraestrutura e saneamento.

Bonduki (2018) afirma que durante os anos de regime militar, pensar a política urbana no Brasil, confunde-se com a necessidade de legitimar referido regime. Importante destacar que as medidas na área econômica tiveram impacto direto na maneira de pensar a política urbana no Brasil, sendo neste período implantado o Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), que se apresentou como o Programa de metas e bases para as ações de governo.

Entre os períodos de 1964 a 1966, temos o governo de Humberto Castelo Branco. Como forma de centralizar toda a política de planejamento e habitação sob a ótica militar, foi criado o BNH e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), através da Lei 4.380 de 1964. Durante este período, o SFH construiu as bases do atual sistema de financiamento habitacional existente no Brasil, incluindo o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) como moeda garantidora dos recursos necessários para a produção de habitações. É o início do investimento e financiamento da habitação, não podemos dizer “habitação popular”, mas direcionada a um nicho de mercado, pois o setor privado via na produção das habitações e na promessa do subsídio estatal, a possibilidade de se capitalizarem.

O BNH foi a principal instituição federal, durante o governo militar, com a atuação específica para fomentar o desenvolvimento urbano nas cidades brasileiras. A política habitacional implementada, durante este período, tinha cunho populista no sentido de obter apoio das populações mais pobres, e também no combate às ideias comunistas e progressistas, com a difusão do pensamento de que a aquisição da casa própria, como uma propriedade privada, contribuía para o controle da ordem e pacificação da sociedade (BONDUKI, 2018).

A grande leva de trabalhadores que ocupavam terrenos e loteamentos irregulares, e que representavam aproximadamente 80% da faixa de renda dos que tinham média salarial de até cinco salários mínimos, foi sacrificada com um modelo de financiamento que sufocou a renda do trabalhador, ocasionando inadimplência de até 30% dos imóveis financiados.

[...] Se o Estado faz ‘vistas grossas’ a esse universo de clandestinidade, é porque a forma que encontra uma válvula de escape para as necessidades objetivas e concretas que a massa de trabalhadores urbanos, e a massa pobre desempregada, recém-chegada do campo, tem de habitação. É uma forma ainda de viabilizar o corte entre a provisão capitalista de produção das habitações e a não capitalista, assegurando para a primeira os recursos financeiros disponíveis. (MARICATO, 1987, p. 31).

O segundo período, que vai de 1966 a 1974, corresponde aos governos de Artur da Costa e Silva e Emílio Garrastazu Médici. Tem início neste período o I PND, que entre suas

metas estava o controle inflacionário em 20%, além do investimento em energia, transporte, telecomunicações, indústria naval e siderurgia. É o período chamado de “Milagre econômico” vivido pelo Brasil, com a adoção de medidas que impactaram a economia brasileira, entre elas o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), cujo objetivo era acelerar o ritmo de desenvolvimento econômico do país, conter o processo inflacionário, além de assegurar investimentos e oportunidades de geração de novos empregos.

A partir de 1967 iniciou-se uma fase de crescimento econômico acelerado, que durou até o final dos anos 1970. O crescimento acelerado daquele período foi em parte permitido pelas reformas introduzidas pelo PAEG, e, em parte, liderado pelo crescimento das exportações, gerado por duas forças propulsoras: o crescimento acelerado do comércio mundial até 1973 e os subsídios fiscais e creditícios às exportações. (MOURA, 2007, p. 33).

A partir de 1974, o BNH amplia a sua linha de atuação no âmbito do desenvolvimento urbano, através do Plano Nacional de Habitação Popular (PLANHAB) e do Plano Nacional de Saneamento (PLANASA). Desde o período de sua criação em 1964, até a data de sua extinção através do Decreto Lei 2,291 de 1986, o BNH teve papel relevante na configuração geográfica dos espaços territoriais nas cidades brasileiras e no processo de urbanização.

Várias situações colaboraram de maneira contrária aos altos investimentos de recursos para este fim, entre eles a própria localização dos empreendimentos, muitos deles bem distantes dos locais de trabalho, e por ser direcionado a um público oriundo de favelas e cortiços principalmente, o alto custo para pagarem as prestações assumidas em decorrência do financiamento, gerou uma inadimplência que chegou a atingir 90% (BONDUKI, 2018).

O terceiro período, que culmina com um enfraquecimento e questionamento mais incisivos do governo militar, vai de 1974 a 1979 tendo à frente o General Ernesto Geisel, que deu início a um lento processo de abertura democrática, resultando na criação da Lei nº 6.683 de agosto de 1979, que previa em seu artigo 1º a concessão de anistia àqueles que sofreram punições impostas pelos Atos Institucionais no primeiro período do governo militar, punições estas, chamadas de crimes eleitorais, políticos e subversão à ordem constituída, estendendo-se ainda a lideranças políticas, sindicalistas, religiosas, artistas e todos os que questionaram as ações truculentas, violentas e repressoras utilizadas pelos militares (BRASIL, 1979).

O II PND implementado neste tempo visava estimular a produção de insumos básicos, bens de capital, alimentos e energia. Para alavancar ainda mais a industrialização nacional, além de enfrentar as consequências da 1ª crise do petróleo iniciada em 1974, um dos meios de financiamento deste programa foi o endividamento externo gerado pela obtenção de

empréstimos de capital financeiro, foi um preço muito alto assumido pelo governo, não surtindo o efeito desejado na economia.

Na área da política urbana, em 1974 é criado o Conselho Nacional da Política Urbana (CNPU), vinculado ao Ministério do Planejamento, em substituição ao SERFHAU, que foi extinto. O CNPU tinha como fim suscitar o desenvolvimento de uma política urbana, que fizesse a integração de todas as regiões brasileiras, no seu espaço urbano. Embora tenha nascido com este propósito, o CNPU pouco fez, pois não tinha recursos e nem influência para colocar em frente seus projetos. Anos mais tarde, o CNPU é substituído pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU), cuja maior contribuição foi a proposição do Projeto de Lei nº 775/83, conhecido como Lei do Desenvolvimento Urbano, e embora não tenha sido aprovado pelo Congresso Nacional, trouxe consigo reflexões que serviram como base para os artigos 182 e 183 da Constituição Federal do Brasil de 1988, que tratam da Política Urbana, e mais tarde vieram a ser regulamentados pela Lei nº 10.257/2001, o Estatuto da Cidade (BONDUKI, 2018).

O General João Baptista Figueiredo foi o último dos dirigentes militares que dirigiram o Brasil, de 1979 a 1985, já sob o ambiente de insatisfação pela grave crise econômica vivida nacionalmente. O III PND nasce de maneira bastante fragilizado, enfrenta uma 2ª crise mundial do petróleo, alta elevação de juros, e uma dívida externa que só aumentava. A luta por eleições livres e diretas marca o início da abertura política no Brasil, com ampla mobilização e renascimento dos movimentos sociais, a discussão sobre a regularização fundiária nos centros urbanos, o ideário de cidadania e uso cada vez maior da temática do direito à cidade (BONDUKI, 2018).

A Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB), teve um papel muito efetivo nas discussões sobre o panorama urbano brasileiro que se apresentava. Em 1982, durante a 20ª Assembleia Geral da CNBB, em Itaici (SP), ao final do encontro foi lançado o documento “Ação pastoral e o solo urbano”, no qual abordava a defesa da função social da propriedade urbana e o direito à moradia. Ainda em seu teor, o documento define o solo urbano como algo mais que um pedaço de terra, mas sim o lugar da convivência e da sobrevivência, visto que as pessoas se identificam com o seu lugar de origem, o seu habitat. Dessa forma:

É na cidade, que deveria ser o lugar privilegiado para todos, mas onde a economia de mercado tem revelado a sua face mais egoísta do indivíduo, institucionalizando-se em um sistema de justiça radical, em nome dos seus princípios, violenta a os direitos mais elementares de vastos contingentes da população. (CONFERÊNCIA NACIONAL DOS BISPOS DO BRASIL, 1982, p. 3).

As grandes cidades não oferecem oportunidades, com espaço e moradia digna para todos. Pobres e miseráveis são excluídos, vivendo em condições de vida sub-humana. O solo

urbano deve submeter-se ao controle de leis claras e definidas, em função do bem comum, e não de especulação em busca de maior valorização financeira (Figura 3).

A questão habitacional se tornou o elo central das discussões sobre a vida urbana na cidade. A “mais valia”, objeto de reflexão de Marx, e na visão cristã da Igreja Católica, a realidade das habitações que viviam os trabalhadores e suas famílias nas favelas e cortiços chegava a ser desumano, tamanha falta de condições estruturais das habitações, quanto à infraestrutura necessária para a população de baixa renda, excluída da política adotada pelo BNH. Como fruto das discussões nascidas no seio da Igreja Católica no Brasil, nasceu a Articulação Nacional do Solo Urbano (ANSUR), raiz do Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU).

Figura 3 – Mobilização da Sociedade Civil organizada na luta por Reforma Urbana



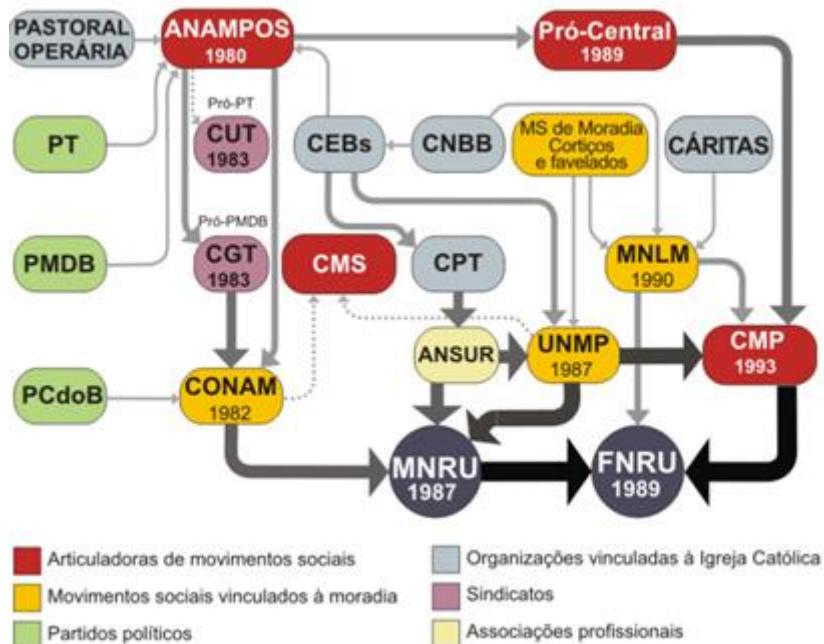
Fonte: Bonduki (2018).

A ANSUR debatia as lutas sociais, fornecia subsídios sobre a luta pela terra e o direito à cidade, enquanto espaço provido de toda infraestrutura necessária a todos os moradores do espaço urbano, e garantia, além disso, a total participação popular.

Em 1985, período em que reinicia o processo de redemocratização no Brasil, ainda que por eleições indiretas, assume a presidência José Sarney em substituição a Tancredo Neves

que foi escolhido indiretamente, mas que veio a falecer dias antes da posse. A política urbana adotada continuou sendo aquela herdada pelos militares. Neste período, foi criado o MNRU, tendo à frente uma série de movimentos populares, sindicatos, associação de classes como Federação de Arquitetos e Engenheiros, Pastorais da Igreja Católica, enfatizando a luta por melhores condições de moradia, com a adoção de espaços democráticos (Figura 4). Entre seus princípios estavam: a) O direito à cidade e à cidadania; b) A gestão democrática; c) Função social da propriedade (RIBEIRO; CARDOSO, 2012).

Figura 4 – Estrutura de mobilização e origem dos movimentos populares no MNRU



Fonte: Gusso (2012).

A compreensão destes princípios, segundo os autores, é ver o direito à cidade e à cidadania, relacionado com a cidade democrática, com a ampla participação da sociedade organizada, constituindo-se em um direito coletivo no uso igualitário e sustentável do espaço urbano. Enquadra-se como direitos à moradia, à terra, ao saneamento, ao trabalho, à educação, à saúde e ao lazer. A gestão democrática das cidades deve ser um instrumento capaz de viabilizar a participação popular, através dos mais diversos setores, promovendo a cidadania de maneira justa e igual para todos, recriando o ideário de cidade democrática. A função social da propriedade subordina-se ao direito coletivo do uso da propriedade urbana, promovendo a desmercantilização da moradia e do solo urbano.

No ano de 1987, auge das discussões sobre Reforma Urbana, a ANSUR iniciou uma mobilização nacional através de uma Emenda Popular da Reforma Urbana, que obteve mais de 300.000 assinaturas, cujo objetivo era que na Assembleia Nacional Constituinte (ANC), fosse debatido a necessidade de um capítulo sobre Reforma Urbana na CF brasileira que foi promulgada no ano seguinte, 1988 (BONDUKI, 2018).

O Artigo 182 da Constituição Federal trata da propriedade urbana, devendo esta realizar a sua finalidade constitucional: a função social. Para tanto, o Plano Diretor determinará os parâmetros que o uso desta propriedade deverá observar para propiciar a concretização do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e, com isto, garantir o bem-estar dos habitantes, como segue:

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao Poder Público Municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - Parcelamento ou edificação compulsórios;

II - Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - Desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais. (BRASIL, [2020], não paginado).

O Artigo 183, por sua vez, legitima o direito ao uso da propriedade urbana, cria condições para todos terem acesso à terra urbana, busca a valorização e a legitimação de pequenos lotes urbanos em favor de quem o usa de maneira essencial, sem especulação.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião. (BRASIL, [2020], não paginado).

Com a inserção do capítulo sobre Reforma Urbana, a regulamentação dos artigos 182 e 183 da CF/88 veio com a Lei Federal de nº 10.257 de 2001, conhecida como **Estatuto da Cidade**, que trata do desenvolvimento urbano para as cidades brasileiras. Entre suas diretrizes, constam: a) Garantia de cidades sustentáveis; b) Gestão democrática e a cooperação entre os entes federativos, entre a iniciativa privada e demais setores da sociedade com o fim de sempre atender ao interesse social e coletivo (BRASIL, 2001).

Os instrumentos da Política Urbana presentes no Estatuto da Cidade, compreendem:

- a) os planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico social;
- b) planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;
- c) planejamento municipal, em especial:
 - Plano Diretor,
 - Disciplinamento do parcelamento, do uso e da ocupação do solo

Aos municípios são atribuídas competências previstas na CF/88 e regulamentadas no Estatuto da Cidade, sendo o principal ente federativo na promoção da Política Urbana, ordenando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. A legislação urbana confere ao Município um papel muito importante entre os entes federativos, com a possibilidade de atuar legislando, na administração e nas condições econômicas do que se refere à promoção da política de desenvolvimento urbano, no planejamento do uso e ocupação do solo, e na construção de espaços acessíveis, solidários e inclusivos.

1.3 Acessibilidade implícita na abordagem do direito à cidade

A Reforma Urbana no Brasil foi um movimento iniciado com o objetivo de trazer a reflexão e a proposição da construção de uma cidade mais democrática, onde a participação popular tivesse relevância na Política Urbana como um todo, fazendo assim a cidade cumprir a sua função social. A promulgação da Constituição Federal de 1988 tornou real este objetivo, com a inclusão do capítulo sobre Política Urbana, referente aos Artigos 182 e 183 contidos na Carta Magna brasileira.

O direito à cidade a partir de Lefebvre (2001), nasce com a utopia de que somente a mobilização popular seria capaz de lutar contra a teoria da mais valia, onde a terra urbana se comporta como uma mercadoria a serviço da engrenagem do capital. A busca por melhores condições de vida em meio a uma cidade capitalista, se traduzia na desconstrução do valor de troca do espaço urbano, mas sim com um espaço que tem valor social, sendo o local do encontro, integrado ao ritmo das vidas dos que ali vivem.

Jacobs (2000), ao afirmar que o uso do solo urbano não se limita a apenas uma função, seja ela de habitação ou que tenha razão econômica especulativa como interesse do capital, deve possibilitar diversificar este uso, promovendo o que ela chama de Vitalidade urbana. A vida na cidade condiciona as pessoas a usufruírem de serviços, lazer e trabalho nas

cidades, mas que ao mesmo tempo apresentam-se uma série de problemas como a falta de infraestrutura urbana que dificulta a maior integração com o ambiente.

O cotidiano de bairros onde as pessoas que ali moram ou transitam, refletem a violência invisível que acontece no seu meio, de maneira sutil e muitas vezes agressiva, pois a não oferta de acessos livres impacta diretamente no direito fundamental do ir e vir. A cidade industrial se apresentou como a cidade do automóvel, onde a urbanização tradicional proposta pelos planejamentos urbanos, veem as ruas não como o espaço de integração, mas como o espaço do automóvel, criando uma competição pelo espaço com os pedestres, impondo uma estruturação de tal maneira a oferecer melhores condições para o desenvolvimento do mercado capitalista, pois ao criar uma infraestrutura elitista, não estimula o desenvolvimento do pedestrianismo, conforme Gehl (2013).

O rumo dos acontecimentos não só reduziu as oportunidades para o pedestrianismo como forma de locomoção, mas também deixou sitiadas as funções cultural e social do espaço da cidade. A tradicional função do espaço da cidade como local do encontro e da interação foi reduzida, ameaçada ou progressivamente descartada. (GEHL, 2013, p. 3).

O estímulo da caminhabilidade para Gehl (2013), pode trazer de volta a integração entre as dimensões humanas com a cidade. Ele descreve quatro objetivos necessários para a universalização do uso da cidade:

- a) Recriar a vitalidade urbana, tonando as **Cidades vivas**, pois existe um maior fluxo de pessoas transitando pelas calçadas, ruas do espaço urbano, sem ter de priorizar o uso de automóveis, mas fazendo do seu deslocamento, a percepção de elementos visuais do entorno.
- b) Tornar **Cidades seguras**, porque caminhar é preciso, mas para isso, uma mínima infraestrutura é necessária para favorecer o deslocamento das pessoas, atendendo às características individuais de cada um, possibilitando melhores usos de todos os elementos que compõem as funções sociais daquele espaço.
- c) Desenvolver **Cidades sustentáveis**, que favoreçam o desenvolvimento de uma mobilidade que não utilize apenas o automóvel ou o sistema de transporte como meio para se chegar nos mobiliários urbanos, mas criar alternativas no traçado de desenho urbano.
- d) Estimular as **Cidades saudáveis**, possibilitando menores índices de poluição causada pelo uso do automóvel e de outros meios poluidores, estimulando a Caminhada, a pedalada como elemento de mobilidade intraurbana, beneficiando a saúde física das pessoas e evitando o sedentarismo.

É através do **Plano Diretor**, um dos instrumentos do Estatuto da Cidade, que estes objetivos podem se tornar reais, por meio da participação de todos os setores da sociedade organizada, um envolvimento de grupos sociais com as mais diversas características e interesses nas discussões sobre como deve ser a organização da cidade, contribuindo para que os espaços urbanos fomentem o desenvolvimento social e econômico de uma determinada região. Esta gestão democrática e participativa, está definida no Artigo 43 do Estatuto da Cidade que trata:

Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – Órgãos colegiados de política urbana, a nível nacional estadual e municipal;

II – Debates, audiências e consultas públicas;

III – Conferências sobre assuntos de interesse urbano;

IV -Iniciativa popular de projeto de lei, planos e programas para gerar desenvolvimento urbano. (BRASIL, 2001, não paginado).

Speck (2016), ao fazer reflexão sobre as cidades americanas pelas quais conviveu, e de como se deu o processo de desconstrução da dependência do automóvel, comenta que ao se fazer a opção por uma cidade mais saudável, se redescobriu a urbanidade da cidade, e o quanto os espaços urbanos precisam ser mais humanos. Uma reflexão que se aplica às cidades brasileiras e mais precisamente aos bairros periféricos, espaços onde a vida se constrói e se reconstrói diariamente. Dessa forma, é preciso compreender que:

[...] Caminhar é simples, proveitoso e muito agradável também. É o que leva centenas de turistas americanos para a Europa em busca de férias, fugindo da hostilidade cotidiana causada por entre outros motivos, pelo tráfego. Em algum lugar, na profundezas da mente de homens das cavernas, os engenheiros de tráfego, até mesmo eles devem compreender o valor de se deslocar com a própria energia, num ritmo relaxado, por uma esfera que pública que continuamente recompensa os sentidos. (SPECK, 2016, p. 72).

Ao abordar a necessidade do uso da Caminhada como elemento imprescindível para se trazer de volta a urbanidade como essência humana na relação diária com os espaços urbanos, são sugeridos 10 passos necessários para que se construa uma caminhabilidade que esteja sintonizada com ao dinamismo urbano vivenciado dentro das cidades. As funções do espaço urbano sofrem comumente variações, e para isso, a busca de uma boa qualidade de vida na cidade suscita a necessidade destes princípios.

- a) **Pôr o automóvel em seu lugar**, definir que o próprio desenho urbano não pode criar espaços exclusivos para a dominação do carro, e não inclusivo para o pedestre.
- b) **Mesclar os usos**, pensar propositalmente os espaços com equilíbrio, fazendo com que o usuário absorva a necessidade de caminhar, interagindo com o meio.

- c) **Adequar o Estacionamento**, delimitar áreas para a parada do carro, não como grandes áreas privilegiadas em que acabam ocupando o espaço de áreas que poderiam muito servir como espaços de vivência e lazer.
- d) **Deixar o Sistema de transporte fluir**, adequando para a vida urbana nos espaços públicos, não criando barreiras para a mobilidade das pessoas que precisam do transporte, mas fazendo-os como elementos integradores que possibilitam as pessoas chegarem aos seus locais de destino sem impactar no equilíbrio urbano.
- e) **Proteger o pedestre**, visto que é o que mais sofre com uma concorrência desleal com o carro, pois o espaço precisa ser pensado para esta vivência do ser humano que é pedestre, a inclusão de faixas de travessias nas vias, sinalização adequada com informações que nortearão a sua direção na busca pelos serviços existentes no ambiente.
- f) **Acolher as bicicletas**, além de estimular uma atividade saudável, possibilita o uso como meio de transporte barato e com menor impacto ao meio ambiente.
- g) **Criar bons espaços** é possibilitar a sensação de bem-estar ao se fazer uso dos espaços urbanos, gerando ambientes agradáveis e fazendo o usuário vivenciá-lo, isto gera uma movimentação social e econômica na região, devido à valorização do espaço em si. Podemos, neste caso, afirmar de maneira positiva que o valor da terra se dará pela sua aceitação enquanto espaço do encontro.
- h) **Plantar árvores** é propiciar uma mudança não apenas na questão ambiental, ecológica, mas a sua importância na melhoria da qualidade de vida da população.
- i) **Criar faces de ruas agradáveis e singulares**, relaciona-se como o pedestre observa a paisagem, o que lhe encanta e desencanta, e de que forma estes elementos contribuem para a identificação do próprio ambiente.
- j) **Eleger suas prioridades**, entender qual tipo de desenvolvimento urbano as cidades estão buscando, uma cidade para as pessoas ou uma cidade onde o capital dita as normas de construção dos espaços citadinos?

O Decreto de nº 5.206 de 2014, em seu Art. 8, ratifica estes princípios, pois o mesmo define de maneira institucional, isto é, torna obrigatório a aplicação de recursos humanos e financeiros na promoção da acessibilidade (BRASIL, 2004a). Os municípios, de maneira preferencial, devem priorizar a construção de espaços acessíveis nas cidades, não como algo pontual para um grupo específico, mas como alternativa de inclusão e respeito.

- I – Promover acessibilidade com segurança e autonomia, a todos os mobiliários e equipamentos urbano, edificações, sistemas de transporte;
- II – Eliminar as barreiras que impedem o deslocamento facilitado no espaço urbano e construído;
- III – Elementos urbanísticos (ruas, calçadas, etc), devem estar integrados ao processo no sentido de contribuir com o deslocamento do usuário, e não sendo empecilho a dificultar este movimento;
- IV – Os mobiliários urbanos (semáforos, lixeiras, bancos, paradas de ônibus urbanos, etc) presentes nas vias e calçadas não podem dificultar o acesso dos transeuntes pelos elementos urbanísticos;
- [...] VI – A adoção do Desenho Universal na concepção dos espaços e produtos, e tudo o mais que leve em consideração as características físicas e sensoriais das pessoas, trazendo segurança, autonomia e conforto. (BRASIL, 2004a, não paginado).

Acessibilidade é um direito fundamental que é associado à dignidade humana, não deve ser considerado como algo pontual para um grupo específico, como Pessoas com Deficiência e Mobilidade Reduzida, mas algo que serve para todas as pessoas, como alternativa de inclusão e respeito.

1.4 Acessibilidade universal como fator de inclusão social e cidadania

Acessibilidade universal deve ser compreendido como o direito fundamental de ir e vir, conforme Artigo 5º, inciso XV da Constituição Federal do Brasil de 1988. Nele, este direito de livre trânsito em todo o território nacional, implicitamente nos remete a espaços urbanos ou construídos sem nenhum tipo de barreiras que venha a limitar este direito. A CF/88 é chamada de Constituição cidadã, visto que os elementos necessários que tratam de cidadania e respeito aos direitos das pessoas estão nela incorporados (BRASIL, [2020]).

Os espaços urbanos reproduzem a realidade social cotidiana dos que dele fazem uso. Santos (2012), aborda que a casa, o lugar de trabalho, os locais de encontro, os caminhos condicionam a atividade dos homens e comandam a prática social. Naqueles onde a desigualdade social se reproduz no espaço urbano, a falta de um planejamento inclusivo, resulta em uma urbanização empírica, nascida do improviso. As condições de deslocamento do ser humano nas cidades, definirão sobre as características sociais de determinado espaço urbano, sobre a oferta de infraestrutura existente.

Villaça (2001) destaca que espaços acessíveis definem o valor real de uso de uma terra urbana dentro de um conjunto urbano, cita-se um bairro, por exemplo, está revelando a quantidade de trabalho socialmente necessários despendido em produção. Melhores condições para o deslocamento e o transitar pelos espaços urbanos da cidade.

A localização em si, especifica o espaço intraurbano. A existência de acessibilidade nos espaços urbanos é fundamental no que pode ser chamado de espaços bem localizados, não estando dissociado de ser um elemento fora da infraestrutura, mas como um componente vital.

Macário (2016), afirma que ambientes acessíveis têm sido um indicador de qualidade de vida e de competitividade nas áreas urbanas, devido ao seu impacto sobre os negócios e às atividades sociais.

Ao abordar cidadania, Santos (2013), relaciona como condição necessária para o alcance desta cidadania, o total acesso aos bens e serviços, sejam eles públicos e privados, devendo existir totais condições para isto. Entre os elementos impeditivos que se apresentam, além da questão de tempo ou dinheiro, a ausência da acessibilidade também deve ser considerada.

A compreensão sobre acessibilidade urbana deve ser ampliada como uma necessidade de todos, devendo os gestores públicos e iniciativa privada abordarem como uma necessidade da coletividade na construção de espaços acessíveis. O direito ao uso dos espaços com um deslocamento livre de barreiras, seguro e com total autonomia, concede a todo cidadão a capacidade de interagir com o meio, com todo o entorno do ambiente em que vive, O principal objetivo da busca pela cidadania, é a garantia de que direitos sociais serão atendidos, respeitados, visando a busca do equilíbrio e do bem comum. Santos (2013), ao afirmar que as cidades são espaços comprometidos com mercado de capital, escancara uma fragmentação social que se reflete no convívio social.

[...] A lei é a do processo criativo, cujos resultados ofendem, expulsam e desenraizam as pessoas, e não a lei que assegure o direito à cidade, ou ao menos, o direito ao entorno. [...] E os direitos aos espaços público, típico da vida urbana tradicional? Hoje, os espaços públicos (praias, montanhas, calçadas, etc.) foram impunemente privatizados. (SANTOS, 2013, p. 124).

A apropriação social do espaço urbano é condição imprescindível para a vida social em uma cidade. Um bairro localizado em uma região com alto poder aquisitivo, é natural que os moradores se sintam contemplados pelas “generosas ações” promovidas pelo Estado, e assim conseguem de maneira bem mais clara se sentirem como cidadãos. Contrastando a esta situação, estão aqueles bairros que, em sua grande maioria, são os periféricos e que, à margem das ações do poder público, não gozam sequer da mínima estrutura para a construção da cidadania, com ações desconectadas das necessidades reais de seus moradores e conviventes. Quando se fala em coletividade no uso da cidade, pressupõe a abrangência do uso dos bens e serviços por todos, tendo a cidade como o lugar do comunitário. Coutinho (1999), ao lembrar de universalização, destaca a contradição vivida entre este ideal de sociedade onde todos interagem e buscam objetivos comuns, o que não combina com uma separação entre classes

sociais, de forma que esta priorização pelo Estado ao definir investimentos para este ou aquele bairro, só gera mais desigualdades no espaço urbano.

A promoção da acessibilidade equipara-se à possibilidade de lugares mais humanos e equânimes, universalizando o uso dos espaços públicos por todas as pessoas, suscitando a participação no cotidiano da cidade. Compreender acessibilidade não somente como um conceito, oportunizar espaços democráticos em meio à diversidade de grupos sociais, pois o espaço urbano é palco da dinâmica social de cada pessoa, onde possa cumprir com seu papel inclusivo, pois assim tem-se uma cidade capaz de oferecer serviços básicos e de assegurar condições de vida seguras e saudáveis para todos, garantir o acesso a um transporte público com segurança, além de espaços que promovam o bem-estar.

1.5 Conceitos de acessibilidade: suas variações e derivações

A origem do termo acessibilidade vem do latim “accessibilitas” que significa qualidade do que é acessível, do que tem acesso (ACESSIBILIDADE, 2013). A facilidade em poder estar inserido no ambiente que vive, e as dificuldades encontradas ao longo deste processo, é o que iremos conceituar como “barreiras da acessibilidade”. São inúmeras as áreas que tratam do tema acessibilidade, desde ciências humanas até as ciências exatas, e qual o grau de impacto na qualidade de vida de indivíduos e a relação com sua vida cotidiana.

O conhecimento e a distinção nos ajudam a entender como é desafiador, nos espaços urbanos, a promoção do acesso de forma autônoma, segura, democrática e inclusiva, o que visa garantir a todos, independentemente de condições motoras dos que fazem uso deles. Acessibilidade surge como a oportunidade que o indivíduo possui para participar de uma determinada atividade ou conjunto de atividades. A partir deste conceito, verifica-se que acessibilidade é criada, isto é, pensada para facilitar o acesso de todos a tudo que esteja relacionada com relações entre indivíduos no espaço urbano e construído.

Aguiar (2010), afirma que acessibilidade está intrinsecamente relacionada a questões como conforto e segurança. É um direito humano, e os espaços públicos têm que cumprir requisitos que possibilitem a todos os usuários, sem excluir ninguém, fazer uso da cidade. A ausência de acessibilidade torna-se um impedimento para efetividades destes direitos aos lugares desejados, seja para trabalho, educação, lazer, ou qualquer outra atividade que possibilite ao usuário do espaço público fazer uso dos mesmos. Mobilidade está relacionada ao indivíduo, e acessibilidade como a capacidade deste mesmo indivíduo de fazer uso do espaço urbano.

Ao conceituar acessibilidade, Garcia (2012) define como o conjunto de características que devem dispor um entorno, produto e serviço a ser utilizado, com conforto, segurança e igualdade por todas as pessoas. Características estas que englobam desde uma infraestrutura física necessária, até a capacidade de envolvimento e participação deste indivíduo na construção deste espaço. A definição de acessibilidade resulta de uma série de fatores que fazem total relação com os elementos de acessibilidade, entre as características relacionadas destacam-se a mobilidade, comunicação, compreensão, manipulação ou uso.

A **mobilidade**, como o deslocamento de pessoas dentro de uma área urbana, é a forma como elas fazem uso destes espaços, seja de forma autônoma ou através do uso dos meios de transporte oferecidos para aquela região. A **comunicação** é toda forma de informação transmitida, seja através do uso da fala, dos gestos, dos sinais, dos códigos, e tudo mais que contribua para que as relações sociais aconteçam. Relacionam-se com a capacidade de persuadir, de opinar, trocar opiniões, expressar sentimentos, validar a vida cotidiana. A **compreensão** leva ao conhecimento das inúmeras formas de comunicação, e de que maneira as pessoas poderão fazer uso destas informações para seu benefício próprio ou coletivo. O **uso** é o resultado prático da aplicação de todas as formas de linguagens, seja ela falada ou escrita, símbolos ou códigos, que serão utilizados por todas as pessoas, independentemente de suas características físicas ou sociais (GARCIA, 2012).

A definição de acessibilidade é amplamente utilizada no contexto social, relacionando-se com as condições necessárias para que todas as pessoas possam usufruir de locais públicos e coletivos sem nenhum impeditivo. Fekete (1995 apud GARCIA, 2012), ressalta que a definição de acessibilidade surge do resultado de uma série de fatores e combinações de diferentes dimensões, sendo as principais classificadas como:

- a) **Acessibilidade geográfica** reflete a distância média entre a população e os recursos dos quais necessitam. Variando de acordo com as características físicas da região em que esta população se encontra, os empecilhos que dificultam o seu deslocamento, e o tempo despendido através do uso dos meios de transporte existentes neste espaço e as condições de exercer o direito da “caminhabilidade”, isto é, poder transitar de maneira pedonal pelos espaços urbanos da região.
- b) **Acessibilidade organizacional** resulta na forma com que a organização dos espaços e serviços são disponibilizados, também está incluída neste campo a análise das condições e oferta de infraestrutura existente possível, e em condições de oferecer ao usuário melhores condições de acesso.

- c) **Acessibilidade sociocultural** está totalmente relacionada com a vida cotidiana de uma região, ou seja, é a forma como se dá o acesso aos serviços públicos como: saúde, educação, segurança, transporte urbano, os deslocamentos ao comércio e ao trabalho, os envolvimentos dos grupos sociais que estão envolvidos neste processo, as relações sociais que surgem em função desta urbanidade necessária nestes aspectos.
- d) **Acessibilidade econômica** comprehende-se como um indicador econômico que agrupa de maneira muito positiva no que se refere à valorização das propriedades e potencializa ainda a capacidade empreendedora de regiões.

Hansen (1959), conceitua acessibilidade como a oportunidade que o indivíduo possui para participar de uma determinada atividade ou conjunto de atividades. A partir deste conceito, verifica-se que acessibilidade é criada, isto é, pensada para facilitar o acesso de todos a tudo que relate o convívio entre indivíduos no espaço urbano e construído.

Acessibilidade, para Raia Júnior (2000), é um parâmetro de medidas que deve ser considerado, para aplicação no crescimento das cidades, desde a sua organização, localização e as condições de acesso para os seus serviços e equipamentos.

No Brasil, a definição de acessibilidade encontra amparo legal na legislação sobre o tema, como o Decreto Federal 5.296, de 2004 que promove a acessibilidade nos municípios brasileiros, fazendo com que seja assumido como um direito comum a todas as pessoas, não importando a condição motora delas (BRASIL, 2004b). Conforme a Lei Federal nº 12.587, de 2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, as diferenças, ainda que muito semelhantes, entre acessibilidade e mobilidade, nos ajudam a compreender os conceitos como o de mobilidade urbana, que é descrita como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. E acessibilidade como a facilidade disponibilizada para que as pessoas possam fazer seus deslocamentos com autonomia e segurança (BRASIL, 2012).

O Órgão regulador responsável por definir as características mínimas de acessibilidade necessária para que um ambiente urbano ou espaço construído possa criar condições de integrações entre todos os grupos sociais, é a ABNT, através na Norma Brasileira Regulamentadora (NBR) 9050. Em seu conceito de acessibilidade, observa-se que:

[...] 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. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2020, p. 2).

E quando se fala de espaço urbano, deve-se considerar os empecilhos existentes que dificultam o processo de inclusão, é preciso eliminar as diversas barreiras existentes. A realidade das cidades brasileiras, em específico de muitos bairros se deparam com estas dificuldades que limitam o uso dos espaços urbanos por todos os cidadãos, independentemente de sua condição física.

1.6 Conceitos de barreiras para acessibilidade

A inclusão social é fundamental para a garantia dos direitos e para o exercício da cidadania de todas as pessoas, em especial daquelas que não participam da vida cotidiana nas cidades. As pessoas apresentam diferenças individuais porque nascem diferentes umas das outras e também adquirem experiências diferentes de vida. Estas diferenças se configuram como: culturais, crenças, valores, linguagem e as formas de comunicação, personalidade e comportamento. E quando se fala de espaço urbano, deve-se considerar os empecilhos existentes que dificultam o processo de inclusão, é preciso eliminar as diversas barreiras existentes.

As cidades contemporâneas, trazem em seu desenho urbano, o pensamento preconizado pelos Arquitetos modernistas. O CIAM, teve o 1º Congresso acontecido em 1928, tendo à frente os Arquitetos Le Corbusier e Walter Gropius como os expoentes do movimento. As discussões sobre o habitar do ser humano e a definição de que a cidade precisa ser funcional, originou um documento no IV CIAM, a famosa Carta de Atenas.⁹ Entre suas proposições, estava a fragmentação da cidade em áreas chamadas de funcionais, como: espaço para a moradia, o trabalho, o lazer e a vida cotidiana dos indivíduos dentro dos espaços citadinos (BENÉVOLO, 2001).

A racionalidade e a padronização da Arquitetura Moderna, contribuíram para a criação de espaços estéreis, esquecendo das sensações vividas por aqueles que dele usufruem, podemos compreender a partir deste pensamento o surgimento das barreiras urbanísticas, pois o planejamento rígido, com desenhos simétricos, não condiz com a natureza do ser humano, que se desenvolve nas diferenças (gênero, idades diversas, tamanho dos corpos, etc.).

⁹ Em 1933, na cidade de Atenas, Grécia, é realizado o IV CIAM, que resulta em um manifesto urbanístico que expressa o pensamento sobre o meio urbano na época. A *Carta de Atenas*, como é chamado este documento, trata as cidades sob o ponto de vista de arquitetos, que reunidos, buscam responder aos problemas urbanísticos causados pelo rápido crescimento das cidades. A Carta, de modo geral, analisa o estado atual e crítico das cidades, propondo aspectos que deveriam ser respeitados para a melhoria da estrutura urbana (CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA, 1933).

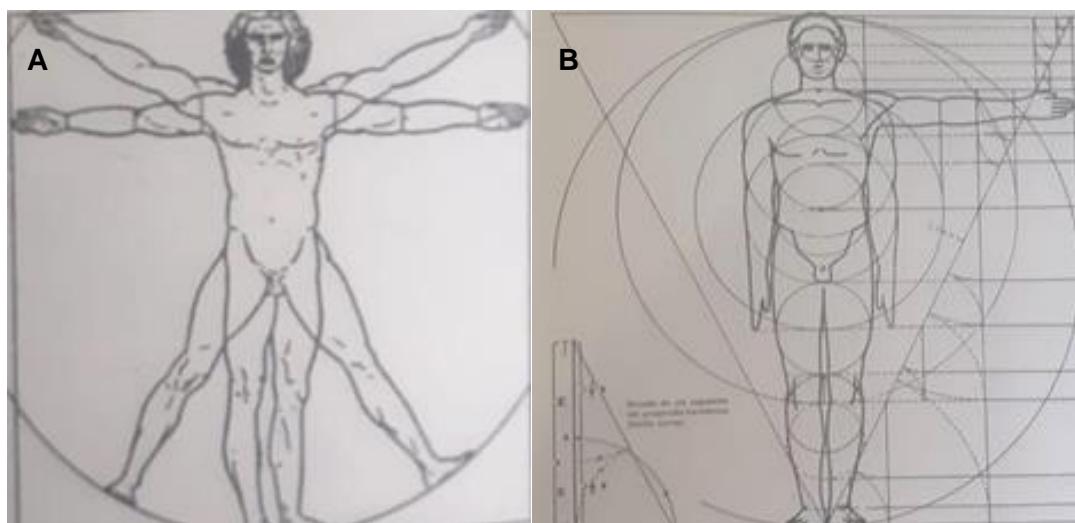
O padrão do homem vitruviano de Leonardo Da Vinci (séc. XV) (Figura 5), demonstra a influência da “perfeição” em todas as ciências humanas, o que influenciou diretamente na forma de pensar o desenho urbano, fato este que conflituava com a dinâmica urbana de muitas cidades, tendo reflexo diretamente na vida dos que apresentam mobilidade permanente ou temporária, diferentemente dos que não encontram dificuldades durante o seu processo contínuo de deslocamento entre os espaços urbanos da cidade. Este ideal de um padrão do “corpo humano ideal”, serviu como referência para projetistas durante o processo projetual.

Para Neufert (1976), a maneira de dimensionar tudo o que envolve o ambiente humano, deve estar intimamente relacionado com as características corporais de quem fará uso do objeto ou espaço projetado e o quanto isto deve ser relacionado nas suas condições de deslocamento, trabalho e descanso.

[...] O princípio de todos os trabalhos citados, consiste em medir o corpo humano com comprimentos iguais aos da cabeça, da face ou do pé, que posteriormente subdivididos e comparados entre si chegaram a constituir unidades de medidas aceitas na vida corrente. (NEUFERT, 1976, p. 18).

As medidas do ser humano deveriam trazer a origem primitiva do homem segundo Neufert (1976), pois a racionalidade e um padrão estético de simetria e perfeição tiravam esta representação humana das características de cada indivíduo, com suas imperfeições físicas que deveriam ser respeitadas e pensadas. Esta padronização buscada reflete um tipo de barreira que condiciona os espaços construídos e urbanos a um modelo irreal construído.

Figura 5 – (A) Cânon de proporção: Leonardo da Vinci, 1490; (B) Cânon de proporção: A. Zeizing, 1873



Fonte: Neufert (1976)

A Lei de nº 13.146, de 2015, conhecida como Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência) em seu conceito para barreiras, define os elementos que constituem “qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros” (BRASIL, 2015, não paginado).

Essa lei apresenta, ainda, seis tipos de barreiras, como segue:

- a) **Barreiras urbanísticas:** as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo. O crescimento desordenado das cidades, com ruas, avenidas e áreas urbanas sem o devido planejamento pensado em facilitar a caminhabilidade, o acesso facilitado no deslocamento das pessoas, tiveram que sofrer mudanças sem um projeto visando a acessibilidade, transformando-as em ambientes desagradáveis e de grande desafio principalmente para PCD e PMR.
- b) **Barreiras arquitetônicas:** as existentes nos edifícios públicos e privados;
- c) **Barreiras nos transportes:** as existentes nos sistemas e meios de transportes;
- d) **Barreiras nas comunicações e na informação:** qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação;
- e) **Barreiras atitudinais:** atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas;
- f) **Barreiras tecnológicas:** as que dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias.

Para Emmel e Castro (2003), todos os elementos construídos ao longo dos espaços urbanos que venham a se tornar um impeditivo no fluxo de circulação das pessoas, em especial aquelas que apresentem alguma incapacidade física permanente ou temporária ao longo de um percurso, seja ele no espaço construído ou urbano arquitetônicas ou urbanísticas, podem ser definidos como barreiras, que interferem nas relações internas entre pessoas e com o espaço em que vivem.

Por fim, os espaços urbanos se tornam inclusivos quando “abraçam” os direitos de integração através da circulação das pessoas pelas suas ruas, calçadas, praças, parques, nos seus

deslocamentos cotidianos para o trabalho, para a escola, para um serviço de saúde, a uma agência bancária, ou para a vida cultural através do lazer, nas praças, parques, espaços internos dentro do bairro, que são unidades relevantes dentro do espaço urbano na organização das cidades, onde a vida cotidiana se realiza, local onde existe uma identidade aceita pelos seus moradores e usuários deste espaço, como o local do espaço vivido e sentido.

A diversidade de barreiras encontradas nos espaços urbanos, descrevem de maneira muito clara como os espaços são pensados para uma sociedade que gera exclusão diante da grande diversidade de indivíduos que a constituem com as mais diversas características humanas. O Desenho Universal torna-se um facilitador na promoção da equidade.

1.7 O Desenho Universal

A ideia de Desenho Universal surgiu a partir das necessidades e da compreensão que se obtém de que o espaço urbano, o entorno, precisam ser pensadas juntamente com a construção do espaço construído. Há um entendimento sobre as necessidades dos usuários e de que forma acontece esta inserção no ambiente que vive.

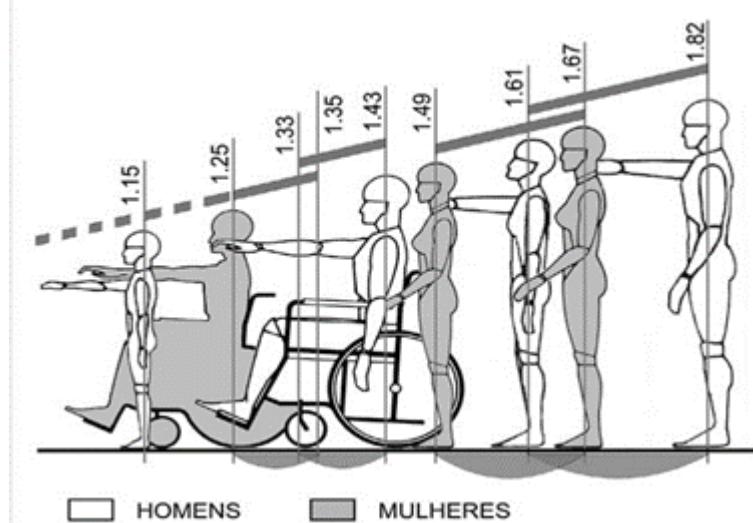
O conceito de Desenho Universal tem origem em discussões acontecidas na década de 60, mais precisamente em 1961 em países como Japão, Suécia e Estados Unidos, no intuito de analisar as inúmeras dificuldades encontradas por pessoas com deficiência física. Em 1963, em Washington (Estados Unidos da América – EUA), foi criada uma Comissão designada de Barrier-Free Design, cujo objetivo era a busca de soluções para a redução das barreiras arquitetônicas, fossem elas nos ambientes físicos quanto aqueles em áreas urbanas, propiciando melhorias na qualidade da vida cotidiana das pessoas (FERNANDES, 2019).

Diferentemente do que se propunha com o objetivo originário, o Desenho Universal amplia a discussão sobre a necessidade de que esta transformação deva abranger toda a sociedade, e não somente PCD e PMR, devendo segurança e autonomia serem práticas necessárias para isto. A democratização dos espaços possibilita a construção de cidadania para cada indivíduo, trazendo igualdade e equidade nas relações sociais.

A utilização do Desenho Universal deve atender às necessidades de todas as pessoas que compõem um agrupamento urbano, dando ênfase ao espaço urbano como campo de vivência das relações sociais e também como o campo para experimentação na construção de espaços mais justos e inclusivos, levando em conta que as características das pessoas devem nortear a forma mais natural possível e sem arranjos ou paliativos na solução dos problemas que venham a dificultar estas experiências.

A Declaração Internacional de Montreal sobre Inclusão,¹⁰ ocorrida em junho de 2001 no Canadá, ratifica o que já está preconizado no Artigo 1 da Declaração Universal dos Direitos do Homem (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1948) que em sua redação afirma que todos os homens nascem livres e iguais em dignidade e direitos. São dotados de razão e consciência e devem agir em relação uns aos outros com espírito de fraternidade. As premissas de Declaração, condicionam que somente existindo espaços acessíveis, poderá se construir dignidade para o seu humano. Nessa perspectiva é que fala de inclusão, em condições existentes que sejam capazes de possibilitar com que todos tenham os mesmos direitos e deveres, construindo espaços urbanos que valorizem as diferenças (Figura 6).

Figura 6 – Diversidade de usuários



Fonte: Cambiaghi (2017).

Para que a prática esteja associada ao conceito original para o Desenho Universal, destacam-se sete princípios para a aplicação no desenho universal, como segue:

¹⁰ Congresso Internacional, realizado em Montreal, Quebec, em junho 2001. O acesso igualitário a todos os espaços da vida é um pré-requisito para os direitos humanos universais e liberdades fundamentais das pessoas. O esforço rumo a uma sociedade inclusiva para todos é a essência do desenvolvimento social sustentável. A comunidade internacional, sob a liderança das Nações Unidas, reconheceu a necessidade de garantias adicionais de acesso para certos grupos. As declarações intergovernamentais levantaram a voz internacional para juntar, em parceria, governos, trabalhadores e sociedade civil a fim de desenvolverem políticas e práticas inclusivas. O Congresso Internacional ‘Sociedade Inclusiva’ convocado pelo Conselho Canadense de Reabilitação e Trabalho apela aos governos, empregadores e trabalhadores bem como à sociedade civil para que se comprometam com, e desenvolvam, o desenho inclusivo em todos os ambientes, produtos e serviços. (CONGRESSO INTERNACIONAL SOCIEDADE INCLUSIVA, 2001).

- a) **Uso equiparável:** projetos que busquem atender a equiparação de oportunidades entre os usuários, respeitando a diversidade de habilidades dos indivíduos, acomodando nesta perspectiva o maior número de pessoas com diferentes características físicas;
- b) **Uso flexível:** o design dos produtos, serviços ou espaços deve atender a todos, sejam àquelas com incapacidades permanentes ou temporária, ou mesmo para quem não apresente nenhuma impossibilidade, tendo seu uso adequado para cada situação;
- c) **Uso simples e intuitivo:** o design deve facilitar a compreensão na sua forma de entender o uso do produto, serviço ou espaço, não exigindo qualquer conhecimento prévio para sua utilização;
- d) **Informação de fácil percepção:** o design deve transmitir as informações necessárias para interação com o usuário, fazendo uso de uma linguagem simples e efetiva, utilizando para isso linguagem necessária para atendimento às necessidades de quem fará uso;
- e) **Tolerante ao erro:** o projeto não pode oferecer riscos ao usuário, devendo evitar causar qualquer tipo de acidente que venha ocorrer durante o seu uso, transmitindo total segurança;
- f) **Baixo esforço físico:** deve ser evitado a fadiga que pode ser provocada não pelo uso, mas pelo desconforto causado pelo produto, serviço ou uso do espaço;
- g) **Dimensão e espaço para aproximação e uso:** um dos princípios a ser destacado, porque este princípio é que irá possibilitar dimensões e espaços adequados para o uso e acesso de todos, não importando o tamanho ou mobilidade do usuário.

A transmissão de segurança quanto ao uso, e autonomia ao usuário, resumem a essência dos princípios do Desenho Universal, possibilitando que pessoas com diferentes características físicas ou sensoriais, possam realizar suas atividades cotidianas, sejam elas de trabalho, saúde, educação e lazer, nas inúmeras diversidades apresentadas nos espaços, criando ambientes integrantes e integrados, e totalmente acessíveis. Cambiaghi (2017) incrementa o conceito ao afirmar que a eficácia da interação do ser humano com o meio que ele vive, depende da forma como os ambientes e objetos são pensados e desenvolvidos.

Para Ostroff (2001a apud AGUIAR, 2010), a utilização do Desenho Universal na escala humana é totalmente correta, sendo que durante a elaboração dos processos urbanos, a cidade deve ter como meta a inclusão de todos, criando ambientes acessíveis para o convívio.

A partir desse entendimento, podemos afirmar que o Desenho Universal visa o atendimento de todos os cidadãos, sem que seja direcionado a um grupo específico, e ainda, que se trata de desenhar a cidade livre de barreiras, tornando-a mais inclusiva, inserindo cada indivíduo na vida social urbana, sem precisar dar enfoque nas suas diferenças (Figura 7).

Figura 7 – O Desenho Universal gerando equidade e inclusão na diversidade de usuários



Fonte: Cambiaghi (2017)

A partir desse entendimento, podemos afirmar que o Desenho Universal visa o atendimento de todos os cidadãos, sem que seja direcionado a um grupo específico, e ainda, que se trata de desenhar a cidade livre de barreiras, tornando-a mais inclusiva, inserindo cada indivíduo na vida social urbana, sem precisar dar enfoque nas suas diferenças.

O Desenho Universal defende um mundo de acessos universais, com o intuito de democratizar os espaços e ambientes para todas as pessoas, respeitando as características físicas de cada indivíduo, somente assim teremos espaços mais inclusivos e diversos, sem precisar dar enfoque nas suas diferenças.

1.8 Desenvolvimento institucional e normativo da acessibilidade no Brasil e no Maranhão

As bases do marco legal que originou a preocupação com a acessibilidade como instrumento para a promoção da igualdade, e a maior participação de Pessoas com Deficiência em todas as estruturas da sociedade, tem início no ano de 1985, com o lançamento pela ABNT, da Norma NBR 9050, que estabelecia norma de acessibilidade no meio urbano. A sua versão mais atualizada NBR 9050/2020, tem como tema: acessibilidade a edificações, mobiliários,

espaços e equipamentos urbanos (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2020).

Os artigos 227 e 244 da CF/88 abordam também de maneira bem enfática que este compromisso em primeiro plano compete ao Estado a garantia de acessos livres em edificações públicas e privadas, bem como logradouros sem barreiras que venham a dificultar esta condição.

No ano de 1993, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), através da Resolução 48/96, definiu as regras para valorização e realização da igualdade para PCD. Em sua regra, de nº 05, acessibilidade é reconhecida como direito fundamental e necessário na conquista do direito à Cidade, ao apontar as formas de tornar o espaço urbano mais inclusivo, dentre elas (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1993):

- a) Os Estados devem adotar os meios necessários para eliminar barreiras no meio físico (edifícios, espaços urbanos como ruas e calçadas, transporte urbano, etc).
- b) Os Estados devem capacitar os profissionais envolvidos no processo no sentido de atenderem os requisitos de Acessibilidade;
- c) Acessibilidade deve ser pensada desde a concepção até a execução do meio físico;
- d) Participação e gestão dos Movimentos organizados de PCD na elaboração e tomada de decisões quanto às ações voltadas para padrões e normas de Acessibilidade.

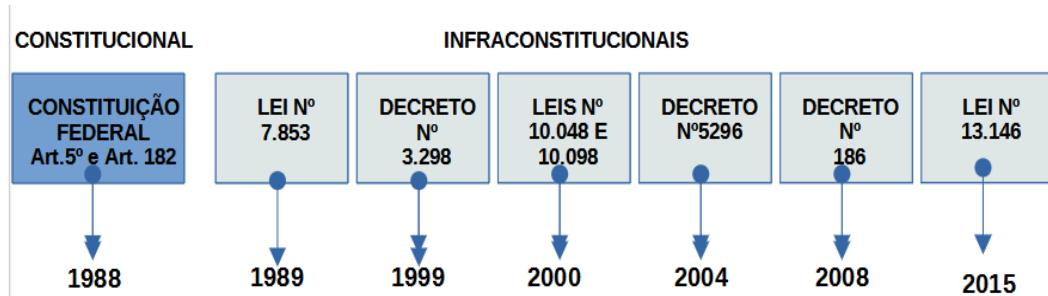
A ABNT em 1997, lança a NBR 14022/97 (Acessibilidade à Pessoa com Deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal), corroborando ainda mais com a necessidade de maior acesso a todos aqueles que dependem deste tipo de serviço nas cidades brasileiras (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 1997). As Normas Técnicas sempre foram referência para definir técnicas e parâmetros de qualidade nas temáticas mais diversas, pela sua metodologia de trabalho segura baseada em parâmetros internacionais de controle e qualidade.

Após a promulgação da CF/88, em 1989, é criada a Lei de nº 7.853/1989, que traz em seu conteúdo a criminalização de toda ação ou omissão que não assegure o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas com deficiência, e a sua efetiva integração social (BRASIL, 1989a). Após este período de 10 anos, entra em vigor o Decreto de nº 3.298/1989, com diretrizes para Acessibilidade (Artigos 50 a 52) (BRASIL, 1989b), ratificando o texto constitucional contido no Artigo 244 da CF/1988, que trata da garantia de acesso a PCD em logradouros, espaços públicos e transportes (BRASIL, [2020]).

As leis de nº 10.048/2000 e 10.098/2000, que tratavam respectivamente da prioridade no atendimento às PCD e PMR e no estabelecimento de regras para a promoção da acessibilidade (BRASIL, 2000a, 2000b), foram revogadas pelo Decreto de nº 5.296/2004, o qual apresenta um compilado de artigos que ampliam a necessidade de priorização da Acessibilidade nos espaços construídos, nos espaços urbanos (BRASIL, 2004b), além de reforçar a redação do Artigo 182 da CF/88 que atribui ao poder municipal o papel de protagonista na implantação da Política Urbana, garantindo o direito à cidade a todos os que nela habitam (BRASIL, [2020]).

O Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), reafirma esta obrigatoriedade do Poder Público Municipal de fazer cumprir no espaço urbano da cidade, compreendendo-se que, por estar mais próximo do cotidiano das pessoas, tem possibilidade de ajudar a resolver os problemas urbanos diários, não de maneira isolada, mas em consonância com toda a sociedade civil organizada através dos mais diversos movimentos sociais organizados (Figura 8).

Figura 8 – Sequência de legislação nacional sobre acessibilidade



Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022.

Em 30 de março de 2008, aconteceu em Nova York (EUA), a Convenção Internacional sobre os direitos das Pessoas com Deficiência,¹¹ cujos princípios gerais tinham como objetivo a construção do respeito pela pessoa humana, a autonomia e a independência individual enquanto sujeito do ambiente em que vive (RESENDE; VITAL, 2008).

- A não discriminação;
- A plena e efetiva participação e inclusão na sociedade;

¹¹ A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada pela ONU em 13 de dezembro de 2006, em reunião da Assembleia Geral para comemorar o Dia Internacional dos Direitos Humanos, é um marco para muitos militantes da justiça e equidade sociais e para seu público destinatário. Em 1981, o Ano Internacional da Pessoa Deficiente também representou um divisor de águas, fazendo o Brasil avançar muito no atendimento às pessoas com deficiência, no modelo de integração, vigente naquele período. Com o tema elevado à categoria de tratado do direito internacional, a Convenção surgiu para promover, defender e garantir condições de vida com dignidade e a emancipação dos cidadãos e cidadãs do mundo que apresentam alguma deficiência.

- c) O respeito pela diferença e respeito às Pessoas com Deficiência dada à diversidade humana
- d) A igualdade de oportunidades;
- e) Acessibilidade;
- f) Igualdade entre o homem e a mulher;
- g) O respeito pelo desenvolvimento das capacidades das crianças com deficiência e também pelo direito de assumirem suas identidades.

O Congresso Nacional brasileiro, através do Decreto Legislativo de nº 186/2008, aprovou as definições resultantes do Congresso Internacional e os incorporou como Emendas Constitucionais para a CF/88 (Art. 5º §3º) (BRASIL, [2020]). Em 2009, referenciando a decisão do Congresso brasileiro, foi promulgada pelo Executivo através do Decreto Lei de nº 6.949/2009. Em 2012, através da promulgação da Lei de nº 12.587/2012 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o foco foi a necessidade de que outros meios de transportes modais não motorizados fossem estimulados, bem como a coletividade no uso transporte (BRASIL, 2012). Além destes tópicos abordados pelo Plano de Mobilidade, entre seus objetivos explícitos está o de contribuir para o acesso universal à cidade, bem como o de melhoria da Acessibilidade das pessoas no uso dos espaços públicos do Município.

Para melhor compreensão sobre a forma como a Legislação Federal vigente (leis e decretos), interage com as normas técnicas, o Quadro 1 descreve os objetivos a serem alcançados com a publicação da lei, visto que o seu pleno cumprimento é a sua real função de existência. A redação da norma técnica é um parâmetro baseado em critérios totalmente técnicos a serem observados na execução do objetivo proposto pela legislação.

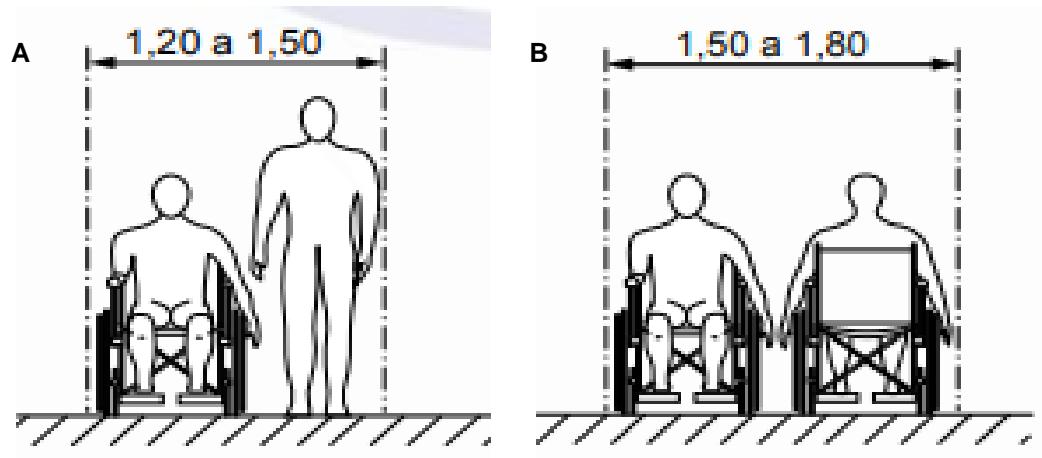
Quadro 1 – Diferença entre objetividade da lei e aplicabilidade da norma técnica

Objetivos da lei	Decreto 5.296/04 Art. 15 §1º Inciso I - a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas;
Aplicabilidade da norma técnica	NBR 9050/2020 A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme: faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre.

Fonte: Adaptado pelo autor, a parti da Associação Brasileira de Normas Técnicas (2020) e Brasil (2004b).

Os parâmetros mínimos adotados pelas normas técnicas já representam o que seria uma cidade próxima ao ideal, no que se refere ao desenho urbano dos espaços públicos. Quando se define, por exemplo, a largura de calçadas, esta já nasce com o propósito de antever o trânsito com conforto e segurança para um grupo de pessoas, de maneira a trazer a certeza do cumprimento de sua função que é o de possibilitar o seu deslocamento (Figura 9).

Figura 9 – (A) Largura de calçada para pedestre e Pessoa em Cadeira de Rodas PCR; (B) largura para duas PCR



Fonte: Associação Brasileira de Normas Técnicas (2020)

As normas técnicas têm como objetivo trazer um padrão que garanta os direitos e a cidadania de todos os brasileiros, uma assertividade na variedade das condições de mobilidade e percepção do ambiente, além de aumentar a inclusão de pessoas contempladas pela norma, sejam com deficiência física até pessoas com mobilidade reduzida (Quadro 2).

Quadro 2 – Normas Técnicas sobre acessibilidade

NORMA TÉCNICA	DESCRIÇÃO DA NORMA
NBR 9050 / 2020	Acessibilidade a Edificações, Móveis, Espaços e Equipamentos Urbanos.
NBR 16537 / 2016	Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação
NBR 15646 / 2016	Acessibilidade - Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em veículo de transporte de passageiros de categorias M1, M2 e M3 - Requisitos
NBR ISO 9386-1/ 2013	- Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida - requisitos para segurança, dimensões e operação funcional. Parte 1 - Plataformas de elevação vertical.
NBR ISO 9386-2/ 2012	Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida - requisitos de segurança, dimensões e operação funcional - Parte 2: elevadores de escadaria para usuários sentados, em pé e em cadeiras de rodas, deslocando-se em plano inclinado.
NBR 15208/ 2011	Aeroportos - Veículo autopropelido para embarque/desembarque de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida - Requisitos.
NBR 26000 / 2010	Diretrizes sobre responsabilidade social
NBR 14022 / 2009	Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros
NBR 13994/ 2009	Elevadores de passageiros - Elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência
NBR 15655-1 / 2009	Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida - Requisitos para segurança, dimensões e operação funcional. Parte 1: Plataformas de elevação vertical (ISO 9386-1, MOD).
NBR 15570 / 2009	Transporte - Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.
NBR 14892 / 2009	Elevadores unifamiliares ou de uso restrito à pessoa com mobilidade reduzida - Requisitos de segurança para construção e instalação
NBR 15599/ 2008	Acessibilidade - Comunicação na Prestação de Serviços
NBR 15646 / 2008	Acessibilidade - Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Requisitos de desempenho, projeto, instalação e manutenção
NBR 313/ 2007	Elevadores de passageiros - Requisitos de segurança para construção e instalação - Requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas, incluindo pessoas com deficiência
NBR 15450 / 2006	Acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário
NBR 15320 / 2005	Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário
NBR 15290 / 2005	Acessibilidade em comunicação na televisão
NBR 15250 / 2005	Acessibilidade em Caixa de auto-atendimento bancário
NBR 14021/ 2005	Transporte - Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano
NBR 16001 / 2004	Responsabilidade social - Sistema de gestão - Requisitos
NBR 14970-1 / 2003	Acessibilidade em Veículos Automotores - Requisitos de dirigibilidade
NBR 14970-2 / 2003	Acessibilidade em Veículos Automotores - Diretrizes para avaliação clínica do condutor
NBR 14970-3 / 2003	Acessibilidade em Veículos Automotores - Diretrizes para avaliação da dirigibilidade de condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado
NBR 9077/2001	Saídas de emergência em edifícios
NBR 14273/ 1999	Acessibilidade a Pessoa com Deficiência no Transporte Aéreo Comercial
NBR 14020/ 1970	Acessibilidade a Pessoa com Deficiência - Trem de longo percurso

Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022, a partir de dados da ABNT.

Apesar de todos os avanços existentes na legislação brasileira sobre acessibilidade, ainda persiste a existência de uma lacuna muito grande em dar cumprimento a um direito básico que é o ir e vir, ratificado no Art. 5º da atual Constituição brasileira. O que se percebe, é que somente a criação das leis sem uma efetiva aplicação delas, acompanhada de uma fiscalização que faça valer estes direitos, não será possível a construção de espaços acessíveis no usufruto dos espaços urbanos.

No Estado do Maranhão as ações de promoção da política urbana que promova acessibilidade nos espaços urbanos e construídos foram incorporadas aos Instrumentos da política urbana, entre eles o Plano Diretor¹² que ficou sob responsabilidade dos Municípios (Artigo 182 da Constituição Federal do Brasil) a quem coube constitucionalmente a responsabilidade de gerenciar o solo urbano. Segundo Burnett (2016), apenas 42 Municípios maranhenses com mais de vinte mil habitantes, possuíam Planos Diretores, e mesmo assim não eram os principais instrumentos de gestão do solo urbanos destas cidades.

Podemos citar além de São Luís, que terá um capítulo à parte tratando de acessibilidade no Plano Diretor, as cidades de Imperatriz e Caxias incluíram acessibilidade como um elemento fundamental para a garantia da cidadania em seus projetos de desenvolvimento urbano.

Em Imperatriz, a Lei Complementar Municipal nº 002 de 14 de julho de 2004 instituiu o Plano Diretor, que traz em seu Artigo 6º (ANEXO A) descreve que os equipamentos e serviços urbanos tenham totais condições de acessibilidade. O Poder Público Municipal em parceria com a Sociedade Civil representada pela Associação Comercial, Movimentos Sociais como Centro de Assistência Profissionalizante ao Amputado e Deficiente Físico de Imperatriz e o Conselho Municipal das Pessoas com Deficiência de Imperatriz, continua a luta pela conquista de espaços acessíveis e pelo cumprimento da legislação (ANEXO B) (IMPERATRIZ, 2004).

Em Caxias, a Lei Municipal nº 1.637, de 06 de outubro de 2006, instituiu o Plano Diretor, que em seu Artigo 33, inciso V (ANEXO C) garantiu a acessibilidade para pessoas com Deficiência e Idosos, limitando o pensamento de que acessibilidade seja uma necessidade e direito somente para grupos mais vulneráveis. Mas as discussões sobre acessibilidade permeiam a sociedade caxiense com o objetivo também de se construir espaços mais acolhedores a todas as pessoas (ANEXO D) (CAXIAS, 2006).

¹² Conforme a Lei de nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), o Artigo 41, inciso I define que o Plano Diretor é obrigatório para todas as cidades com mais de vinte mil habitantes.

Acessibilidade e Sustentabilidade são pontos relevantes na construção de uma sociedade mais justa e inclusiva, propiciando a aplicação através de uma prática social em harmonia com o que as políticas públicas propõem, garantindo igualdade e equidade na oportunidade para todas as pessoas.

1.9 Acessibilidade universal na construção de cidades sustentáveis: um olhar para São Luís

A ONU, em 2015, durante a Cúpula das Nações Unidas, acontecida em Nova York (EUA), assumiu juntamente com todos os 193 países membros, o compromisso através de um acordo global de cooperação com o objetivo de construírem juntos um desenvolvimento sustentável em todas as regiões do mundo, até o ano de 2030. A Agenda 2030 que se define como ODS, a serem alcançados até o ano de 2030, são 17 objetivos propostos abrangendo diferentes temáticas, desde realidades sociais a realidades ambientais (Figura 10).

Figura 10 – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável



Fonte: Organização das Nações Unidas (2022)

O desenvolvimento sustentável propõe a transformação na maneira de como são pensados, construídos e geridos os espaços urbanos dentro das cidades. A melhoria no planejamento propicia maior participação popular e maior inclusão. A urgente necessidade de que as cidades sejam sustentáveis, possibilitará a materialização de espaços acessíveis, saudáveis e inclusivos.

Na tratativa sobre acessibilidade urbana, o acesso à cidade é a garantia de qualidade de vida para o morador urbano, constituído de uma pluralidade de grupos sociais. A visão de Santos (1977), destaca uma dissociação entre o cotidiano dos moradores e usuários com o seu entorno, seu local de convivência. Sendo assim,

[...] Devemos nos preparar para estabelecer os alicerces de um espaço verdadeiro humano, de um espaço que possa unir os homens e por seu trabalho, mas não para dividi-los em classes, em exploradores e explorados: um espaço matéria-inerte que seja trabalhada pelo homem mas não se volte contra ele; um espaço Natureza social aberta à contemplação direta dos seres humanos, e não um fetiche: um espaço instrumento de reprodução da vida, e não uma mercadoria trabalhada por outra mercadoria, o homem fetichizado. (SANTOS, 1977, p. 27).

Conforme o Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos, os habitantes das cidades devem se tornar coparticipantes no planejamento dos espaços públicos urbanos, seguros, acessíveis e sustentáveis. O objetivo ODS 11, tem a sua atenção voltada para as cidades, com o intuito de gerar sustentabilidade, inclusão e justiça. Entre os tópicos abordados estão (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2023, não paginado):

- 11.1. Acesso à habitação adequada;
- 11.2. Acesso a sistema de transportes seguros e acessíveis;
- 11.3. Urbanização inclusiva e sustentável;
- 11.4. Proteção ao patrimônio natural e cultural;
- 11.5. Redução do número de mortes causadas por catástrofes;
- 11.6. Redução do impacto ambiental gerado pelas cidades na qualidade do ar;
- 11.7. Proporcionar acesso universal a todos através de espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes;
- 11.a Apoiar as relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, rurais, reforçando o planejamento;
- 11.b. Aumentar o número de cidades e assentamentos humanos aumentando a inclusão e eficiência no uso dos recursos;
- 11.c. Apoio a países menos desenvolvidos

Na abordagem da cidade sustentável são discutidos pontos relevantes, que possibilitam com que a cidade possa cumprir a sua função social, conforme a Carta de Atenas, a qual afirma que a cidade deve assegurar nos planos espiritual e material, a liberdade individual e o benefício da ação coletiva. Liberdade individual e ação coletiva são dois polos entre os quais se desenrola o jogo da vida (CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA, 1933).

A infraestrutura adequada possibilita e facilita a melhor circulação, torna possível a maior interação dos usuários de uma região com todo o seu entorno, com todos os serviços disponíveis e oferecidos, além do acesso a um transporte público mais facilitado, fazendo com que a melhoria na qualidade de vida urbana agregue consigo um sentimento de pertencimento e cidadania.

Para Burnett (2008), São Luís vivencia o reflexo de ter tido em sua evolução os dois modelos de urbanização, tradicional e moderna, e como as características de cada processo

impactou na sua dinâmica urbana, a sustentabilidade do solo urbano é um destes fatores questionados pelo autor, onde a descentralização da cidade para áreas mais afastadas do núcleo original, fracionou as áreas de expansão e ao mesmo tempo gerou consequências como a especulação urbana e a relação da mais valia segundo os interesses do capital.

O preço do solo urbano se reflete nos bairros mais pobres como o bairro do João Paulo, que, ao contrário de outros bairros em áreas consideradas mais nobres, não goza de infraestrutura em condições de manter a valorização do solo urbano do local.

Harvey (2005) explica isto ao afirmar que os agentes sociais têm a capacidade de transformar o espaço urbano na medida que atendam aos seus interesses políticos e econômicos, e esta prática se configura no solo urbano através de uma hierarquia de poder que dominam as práticas cotidianas e influenciam no grau de consciência dos moradores e usuários através das experiências vividas dentro do ambiente.

No item 11.7, ao afirmar que é preciso proporcionar acesso universal a todos, a prioridade por acessibilidade urbana, está na base da transformação estrutural da cidade, propiciando uma vivência com autonomia e segurança nos espaços urbanos (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2023). O desenvolvimento econômico, social e ambiental faz parte do tripé a ser lembrado, quando falamos em sustentabilidade no tocante à cidade, e o seu envolvimento com aquilo que envolve diretamente a vida dos seus moradores. Os espaços urbanos apresentam-se em ambientes que muitas vezes não apresentam equilíbrio em nenhum destes fatores: econômico, social e ambiental.

A Lei de nº 10.257 de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, em seu artigo 2º, inicia no Brasil a necessidade de um novo modo de pensar e planejar a cidade, determinando que entre as funções sociais da cidade esteja garantido o direito a uma cidade sustentável, que a gestão municipal assuma a responsabilidade e contribua para uma sustentabilidade ambiental, social e econômica, promovendo por consequência uma melhor qualidade de vida de seus cidadãos, estendendo-se para as futuras gerações (BRASIL, 2001).

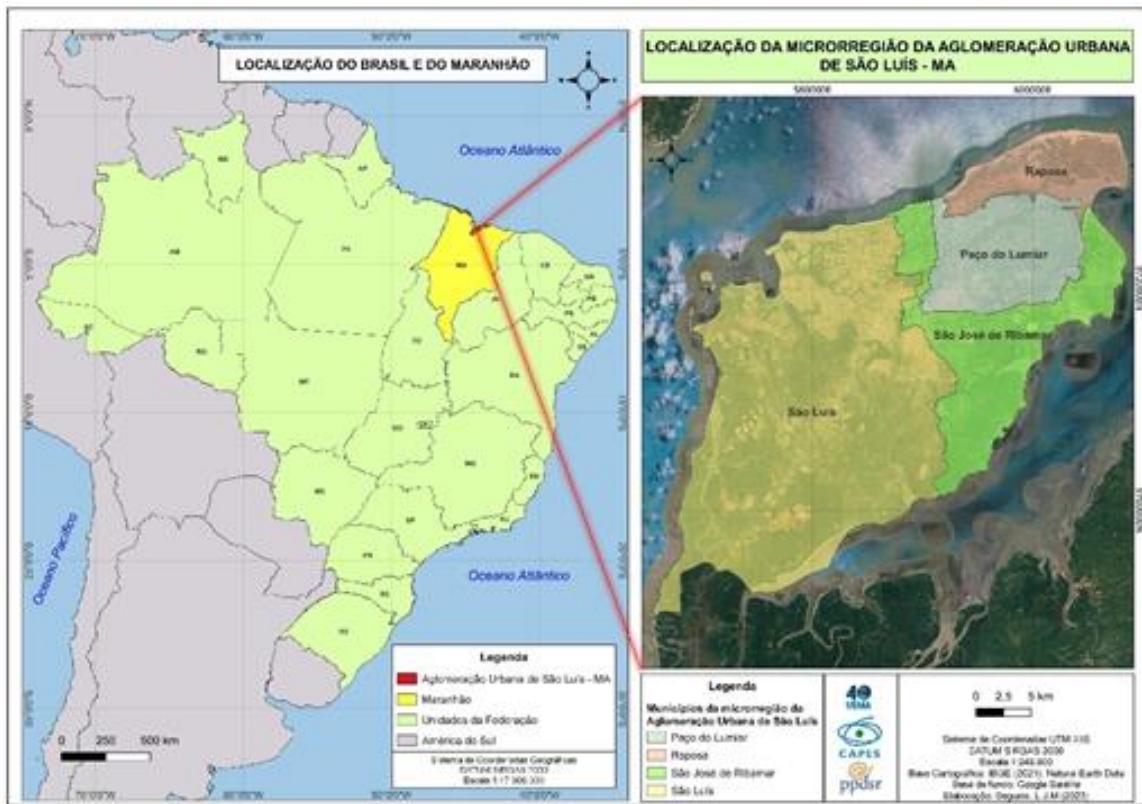
A cidade de São Luís ao longo de seus 410 anos, apresentou uma dualidade na forma de pensar e planejar a cidade, de maneira que a formação do seu espaço urbano sofresse diversas “metamorfoses urbanas”. Resulta da expansão de sua principal área de povoamento e comércio nos moldes do período colonial em direção ao interior da Ilha do Maranhão.

2 A EVOLUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO JOÃO PAULO NA CIDADE DE SÃO LUÍS - MA

2.1 Localização geográfica da cidade de São Luís

Localizada na região Nordeste brasileira, no Atlântico Sul, entre as baías de São Marcos e São José de Ribamar, a oeste e leste respectivamente, possuindo uma área territorial de 834,78 Km², com uma população estimada de 1.115.932 habitantes, resultando em uma densidade populacional de 1.215,69 hab./Km². A Região Microrregião da Aglomeração Urbana de São Luís é composta pelos municípios (São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa) (Mapa 1) (BRASIL, 2021).

Mapa 1 – Mapa da Ilha de São Luís (2022)



Fonte: Elaborado por Leiliane J. M. Seguins, em 2022 a partir de dados do IBGE (BRASIL, 2021) e do Google Satélite.

Conforme Araújo, Teles e Lago (2009), a hidrografia da Ilha do Maranhão tem como principais rios o Anil, o Bacanga, Tibiri, Paciência, Maracanã, Calhau, Pimenta, Coqueiro e Cachorro. São pequenos rios que desaguam em área de dunas, praias e manguezais. Os dois

maiores são o Rio Anil com 12,63 Km de extensão, e o Bacanga com 22 Km até a sua foz, e ambos desaguam na Baía de São Marcos tendo em seus estuários áreas cobertas de mangue.

2.2 A organização do espaço urbano em São Luís

A cidade de São Luís traz em sua história desde a sua fundação, um modelo de urbanização mais colonial, mais ligada à defesa, logo possui elementos urbanos que foram incorporados à história da cidade, e que com o passar dos tempos foram entrando em conflitos com um modelo que buscava a modernização dos espaços citadinos.

Para melhor compreensão sobre as formas de urbanização pelas quais o mundo enfrentou no desenvolvimento das Urbes, e que influenciaram diretamente na formação do espaço urbano da cidade de São Luís. Burnett (2006), descreve as características dos modelos de Urbanização tradicional e Urbanização modernista que muitas cidades foram formadas (Quadro 3). São Luís vivenciou a experiência de ter estes dois modelos de formação do solo urbano ao longo de seus 410 anos. Ao abordar as características da cidade de São Luís, percebe-se as múltiplas características apresentadas em suas formações, um espaço urbano fragmentado, projetando um grande mosaico do tecido urbano da cidade.

Quadro 3 – Comparativo entre os modelos de Urbanização

Urbanização Tradicional	Urbanização Modernista
Antecede o processo de industrialização;	cidade moderna;
Noção de defesa predomina no traçado;	novas relações entre público e privado;
Fachadas nos limites rua com lotes alinhados;	cidades eficientes e higiênicas;
A repetição da forma urbana;	malha urbana modernista com deslocamento em função do automóvel;
Baixo consumo do solo	uso do solo por zonas e setores;
Centralidade do núcleo original	a segregação se dá pela presença do capital que define as melhores localizações do espaço urbano, inviabilizando o acesso dos mais pobres;
Ruas estreitas	largas avenidas com espaços funcionais;
Presença maior da circulação de pedestres, tornando-se um local de encontro e troca entre seus habitantes	traçado da malha urbana para atendimento das características do automóvel em detrimento aos pedestres;
Menor impacto ambiental	baixa qualidade ambiental

Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022, a partir de Burnett (2006)

As vias além de funcionarem como acesso para as praças e largos, embora estreitas, tinham um papel importante nas relações sociais, e serviam como um elo de ligação na própria forma de como as edificações seriam construídas. Na cidade tradicional, os imóveis tinham prioridade sobre o espaço urbano.

a) Urbanização modernista

- cidade moderna;
- novas relações entre público e privado;
- cidades eficientes e higiênicas;
- malha urbana modernista com deslocamento em função do automóvel;
- uso do solo por zonas e setores, segundo função e características;
- a segregação se dá pela presença do capital que define as melhores localizações do espaço urbano, inviabilizando o acesso dos mais pobres;
- as largas avenidas com espaços funcionais;
- traçado da malha urbana para atendimento das características do automóvel em detrimento aos pedestres
- baixa qualidade ambiental;
- constante movimentação do vetor de crescimento urbano.

As vias, além de funcionarem como acesso para as praças e largos, embora estreitas, tinham um papel importante nas relações sociais, e serviam como um elo de ligação na própria forma de como as edificações seriam construídas. Na cidade tradicional, os imóveis tinham prioridade sobre o espaço urbano.

A característica do modelo de urbanização adotado pelos portugueses no Brasil Colônia, foi um modelo que tinha características contrárias aos modelos adotados pelos espanhóis em outras colônias na América. A urbanização desenvolvida pela América Portuguesa se caracteriza pela desordem urbana, uma total ausência de planejamento. Ruas tortas, cheias de altibaixos e praças irregulares, características das cidades medievais (SMITH, 1956 apud SCHURMANN, 1999).

2.2.1 Urbanismo tradicional em São Luís

A 1^a fase (1615 – 1750) relata a gênese do urbanismo de São Luís, que se desenvolveu dentro de um processo de expansão colonial de Portugal, sobre as terras descobertas do Brasil em 1500, porém ainda não tomadas posse por parte de Portugal. O declínio das Capitanias hereditárias no século culminou de maneira significativa para o

processo de povoamento das colônias portuguesas, até então esquecidas por Portugal, o que resultou em invasões da parte de franceses e holandeses. A cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, foi fundada por franceses em 1612, início do século XVII, território de domínio da Coroa Portuguesa, mas que até então não tinha tomado posse da região. Inicialmente chamada de Upaon-Açu, habitada pelos índios da aldeia Tupinambá, foi conquistada por franceses que, sob o comando de Daniel de La Touche, invadiu a ilha (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

O nome inicial de Fortaleza de São Luís foi dado pelos franceses em homenagem ao rei criança da França, Luís XIII. Em terras da colônia portuguesa, foi implantada a França Equinocial, muito em virtude de a Província do Maranhão ser porta de entrada para a Amazônia, onde havia exploração das drogas do sertão (cacau, canela, cravo, pimentas, etc.). Os franceses foram expulsos em 1615 por Jerônimo de Albuquerque, na famosa Batalha de Guaxenduba, criando a Vila de São Luís (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

A partir do ano de 1621 a Coroa portuguesa toma a iniciativa de como forma de evitar novas invasões por inimigos estrangeiros, resolve criar o Estado do Maranhão e Grão-Pará, que englobava os Estados do Maranhão, Ceará, Piauí e Pará, fortalecendo não somente a defesa do território recém-conquistado, como também fez com que São Luís tivesse maior relevância econômica no comércio das riquezas provenientes do Amazonas em direção à Coroa Portuguesa, muito em função da navegabilidade de seus rios e das baías de São Marcos e São José. Mesmo com a Coroa Portuguesa já tomando a frente da terra recém-conquistada dos franceses, a ilha de São Luís foi novamente invadida em 1641, desta vez pelos Holandeses, sendo expulsos em 1644 por Alexandre de Moura. A data de 1677, marca o início em que a Vila de São Luís passa a receber o nome de cidade de São Luís (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

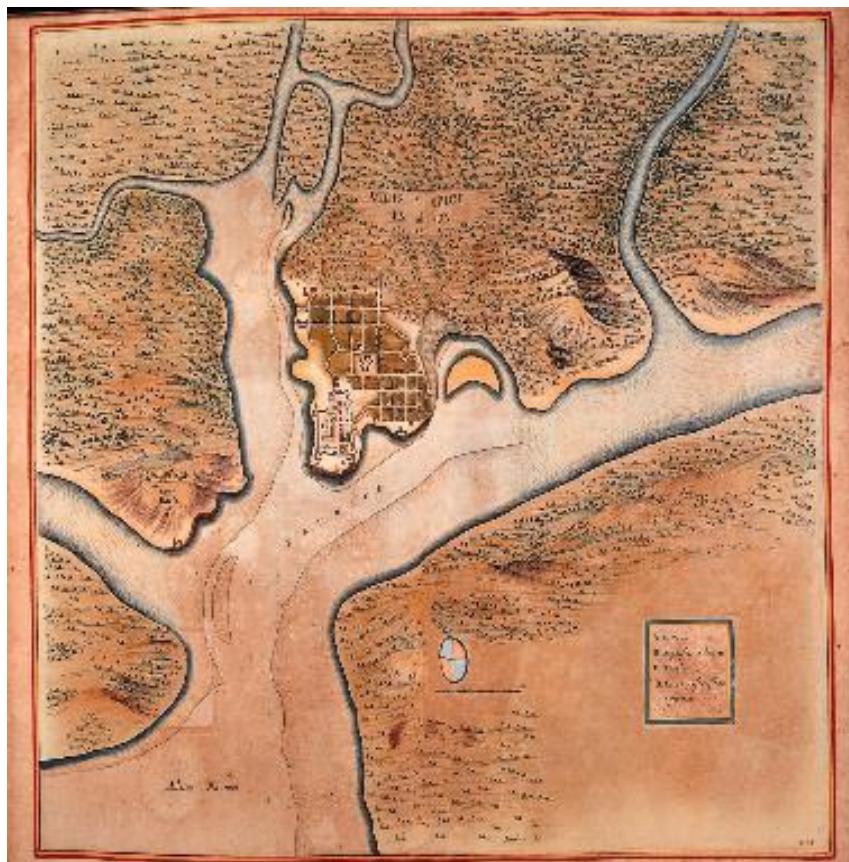
Em São Luís, o Engenheiro Francisco Frias de Mesquita foi o responsável pelas obras da Coroa Portuguesa nas terras conquistadas na América portuguesa, e indicado por Alexandre de Moura, que traçou a gênese de uma urbanização que tinha características bem retilíneas, muito parecidas com as praticadas na América espanhola e em alguns países europeus. Frias de Mesquita, baseou-se em as “*Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva Población e Pacificación de las Indias*” de 1573, chamada de Lei das Índias, que dizia em seu

texto (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

[...] no campo urbanístico refletiram as expectativas renascentistas de beleza, simetria e ordenação racional dos espaços públicos, surgidas com a descoberta do desenho em perspectiva. A União Ibérica (entre 1580 e 1640), quando a Coroa Portuguesa esteve sob domínio espanhol, determinou este desenho próprio e particular ao desenvolvimento do núcleo urbano. (LOPES, 2013, p. 34).

Mesmo com uma regularidade na forma do traçado proposto por Frias de Mesquita (Figura 11), São Luís ainda manteve resquícios da Urbanização tradicional. Lopes (2013), aponta que Frias aproveitou a ideia de centralidade, mantendo-a incorporada no desenho urbano para a cidade, onde os principais centros da administração do Estado estavam presentes, como: Palácio dos Governadores, A Catedral da Sé e a Casa de Câmara.

Figura 11 – Mapa da Ilha do Maranhão, traçado de Frias de Mesquita, 1647



Fonte: Luís, Fundação Municipal de Patrimônio Histórico e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (2008).

Mesmo depois de os portugueses iniciarem o processo de colonização ao tomar de fato posse das terras de São Luís, a invasão dos holandeses (1641–1644) em terras maranhenses, trouxe contribuições características do sistema em xadrez adotado por eles nas terras

conquistadas (Figura 12). Durante este período, o núcleo urbano de São Luís se mantém inalterado, apresentando um desenho urbano concentrado no núcleo original, e uma população muito pequena, baseando-se em fatores com interesses políticos, proteção militar e como abrigo para congregações religiosas enviadas de Portugal, em especial os Jesuítas que desenvolviam trabalhos diretamente com os indígenas.

Figura 12 – Mapa da Ilha do Maranhão, traçado feito pelos holandeses, 1641-1644



Fonte: São Luís, Fundação Municipal de Patrimônio Histórico e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (2008).

Em 1682, é criada a Companhia de Comércio do Maranhão e Grão-Pará, que mantinha o monopólio total da economia colonial. A proximidade de Belém como ponto estratégico de exploração das riquezas da Bacia Amazônica fez com que o Marquês de Pombal, primeiro-ministro tomasse a iniciativa de criar o Estado do Grão-Pará e Maranhão em 1753, mudando o nome inicial de Estado do Maranhão e Grão-Pará, deixando a cidade de São Luís como segundo plano na importância econômica para a Província (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

A 2^a fase (1750 – 1820) destaca-se com a criação da Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão pelo Marquês de Pombal em 1755, que visou desenvolver em São Luís o comércio do algodão e arroz, além da entrada de escravos negros trazidos da África para servirem de mão de obra, em virtude da proibição do cativeiro de indígenas. Um dos fatores que contribuíram para o incentivo da produção do algodão na colônia, foi a ausência no mercado internacional do algodão e arroz produzidos pelos Estados Unidos, que neste período enfrentavam graves crises internas como a da Guerra da Independência dos Estados Unidos (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

[...] Contudo, um conjunto de fatores circunstanciais deu à colônia, no começo do século XIX, uma aparência de prosperidade, tanto maior quanto a transferência do governo metropolitano e a abertura dos portos, em 1808, criaram um clima geral de otimismo. O primeiro desses acontecimentos foi a guerra de independência dos EUA, a cujos reflexos indiretos na região maranhense já nos referimos. O segundo foi a Revolução Francesa e os subsequentes transtornos nas suas colônias produtoras de artigos tropicais. Por último vieram as guerras napoleônicas, o bloqueio e o contra bloqueio da Europa, e a desarticulação do vasto império espanhol da América. (FURTADO, 2005, p. 120).

A criação da Companhia do Comércio do Grão-Pará provocou na cidade de São Luís um aumento no povoamento da cidade através da vinda de famílias que viviam na Ilha de Açores, além do grande número de escravos negros trazidos da África. A região da Praia Grande concentrou todo o investimento da Companhia, inclusive com o aumento da população, saindo de 854 habitantes em 1718 para 16.850 em 1788. Com a vinda da família real para o Brasil em 1808, a cidade de São Luís viveu um período de grande estímulo ao desenvolvimento da indústria têxtil, na exportação do algodão, do arroz e na produção do couro. Aconteceu também a maior valorização do solo urbano com as construções dos sobrados azulejados e a mudança nas dimensões dos lotes (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

A literatura histórica regional aponta dois importantes ‘ciclos econômicos’, responsáveis pelo rápido desenvolvimento da província. O primeiro deles, entre 1780 e 1820, foi baseado na monocultura algodoeira, voltada para o abastecimento das fábricas inglesas nos tempos febris da Revolução Industrial. (LOPES, 2013, p. 36).

Assim, as características das construções com toda a suntuosidade na forma de sua construção e nos revestimentos com azulejos utilizados nas fachadas dos sobrados, como forma de amenizar as altas temperaturas causadas pela incidência solar nas fachadas das edificações, além da beleza estética, trazendo a sensação de ambientes mais salubres.

A 3^a fase (1820 – 1900) marca o período em que a província do Maranhão que vivia totalmente voltada para a Coroa Portuguesa, se vê obrigada a aderir à Independência do Brasil em 1823. Período de revoltas populares como a Balaiada¹³ (1838) que precisou ser sufocada, os investimentos do Governo Provincial na melhoria da infraestrutura urbana da cidade de São Luís como o calçamento de ruas e criação de parques públicos, iluminação pública (1825 – 1861) e os serviços de água canalizada (1874), além da produção da cana de açúcar juntamente com o grande número de engenhos produtores, vinculados ao “apogeu” do desenvolvimento urbano da capital (LOPES, 2013). Nesse intervalo de tempo, há de se destacar a criação do Código de Posturas de 1832, 1842, 1866 e 1893, que tinha o propósito de regulamentar e definir o modelo padrão de desenvolvimento dos espaços urbanos, seguindo o padrão proposto por Frias de Mesquita.

O Código de Posturas Municipais da cidade de São Luís de 1842 foi uma das primeiras iniciativas sistematizadas para ordenar o espaço urbano de forma a adequá-lo aos novos modelos civilizatórios, pois estabelecia regras de comportamento e convívio na cidade, além de definir os espaços tanto para as atividades socioculturais como para as atividades comerciais, o código de postura demonstrava preocupação com a segurança pública e com a preservação da ordem, além dos problemas relacionados com a saúde pública. Apresenta, em linhas gerais, três ordens de questões, tituladas como: regularidade e aformoseamento, cômodo, seguridade e salubridade (SILVA, 2019).

A cidade vive um crescimento aos moldes das cidades europeias, e na infraestrutura urbana em 1868, foi dado início ao transporte coletivo de passageiros na cidade através dos bondes movidos à tração animal, que faziam o percurso saindo do Largo do Palácio (atual Avenida Pedro II) até a região do Cutim Anil, um trecho de pouco mais de 11 Km. Ao longo do percurso, várias estações de bonde foram surgindo, e, por consequência, houve uma grande valorização dessas áreas que começavam a se tornar uma realidade, com o surgimento de vários núcleos urbanos (Figuras 13 e 14).

¹³ A Balaiada foi um movimento popular que ocorreu nas províncias do Maranhão, Piauí e alcançou também o Ceará. Foi uma das mais importantes revoltas do período regencial, isso mostra que a nível regional havia conflito entre diferentes projetos de construção do Estado Nacional. A Balaiada foi uma batalha de resistência em oposição às condições de miséria e opressão, escravidão, maus-tratos, oposição ao abuso de poderes e todo tipo de injustiças existentes na sociedade nesse momento (MATEUS, 2018).

Figura 13 – Início de saída do bonde à tração animal do Largo do Palácio, 1868



Fonte: Silva (2015).

Figura 14 – Estação de bonde Cutim Anil, 1868



Fonte: Silva (2015).

A partir de 1906, a Câmara Municipal de São Luís autoriza a instalação de bondes movidos à energia na cidade de São Luís, com o intuito de agilizar a circulação das pessoas em todas as regiões já atendidas por linhas férreas, e que embora tivesse a existência do modelo de bonde à tração animal, mesmo que já fosse um sinal de modernidade, não atendeu às expectativas da população devido à demora com que os bondes levavam para percorrer as distâncias existentes pelo sistema urbano de bondes. Porém, somente em 1924, com a

distribuição da energia elétrica na cidade, os bondes elétricos substituíram os bondes de tração animal, sendo o serviço de transporte municipalizado, que funcionaram até o ano de 1965, quando foram retirados das ruas de São Luís (Figuras 15 e 16) (CUNHA, 2022).

Figura 15 – Bonde elétrico em São Luís, 1965



Fonte: Silva (2015)

Figura 16 - Planta com roteiro dos bondes elétricos Centro até Cutim Anil, 1965

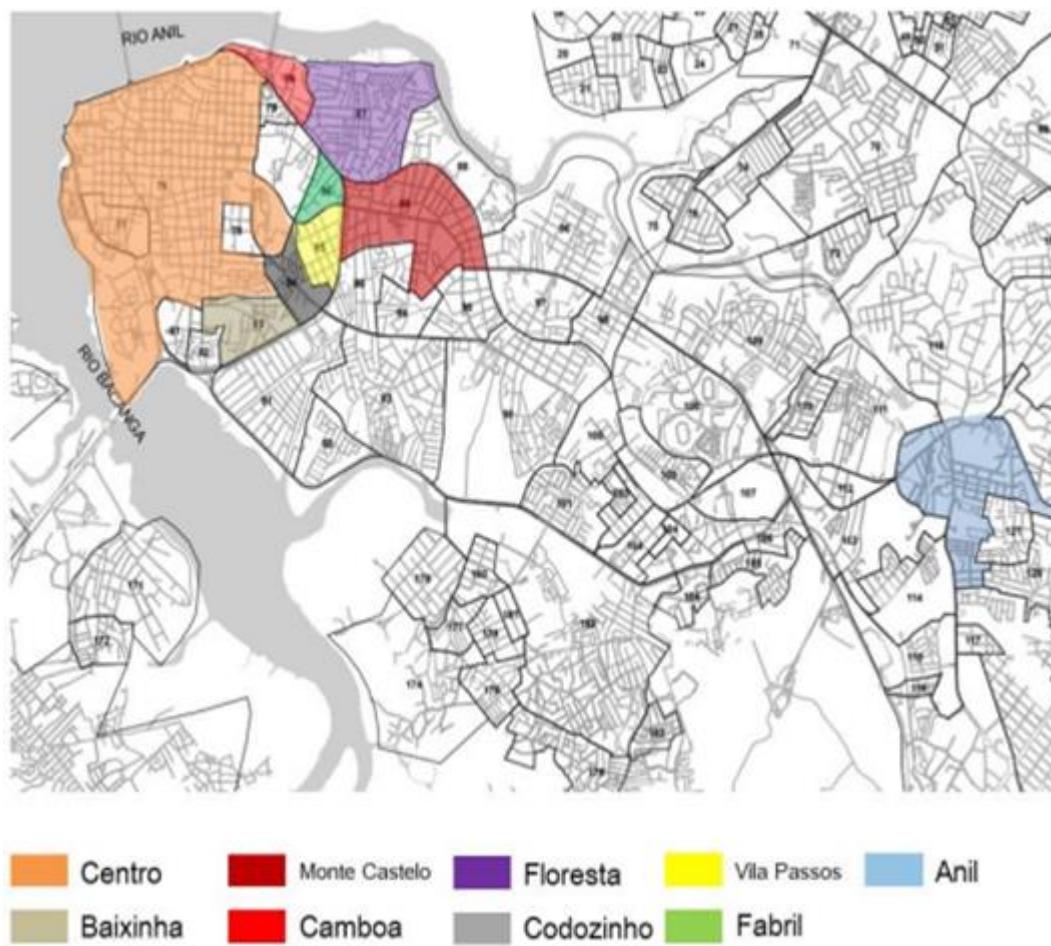


Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022, a partir de Silva (2015).

Ainda no final do século XIX, inicia-se o processo de montagem do Parque Fabril para o processamento do algodão produzido nas terras do Maranhão, entre elas a Companhia

de Fiação e Tecidos do Rio Anil (1890), Fábrica de Fiação e Tecidos Camboa (1891), a Companhia Fabril Maranhense (1893) e as Fábricas São Luís e Santa Amélia (1900) (Figura 17) (RIBEIRO JÚNIOR, 2001).

Figura 17 – Mapa com indicação de bairros criados devidos às instalações das indústrias fabris em São Luís (1890 -1900)



Fonte: Barbosa, Costa e Iipina (2019).

A 4^a fase (1900 – 1936) marca o período em que São Luís apresenta uma economia que ainda respirava um ambiente de prosperidade em função do comércio do algodão e do babaçu. Período que traz no estilo arquitetônico da cidade, as características do estilo barroco pombalino para sobrados e casarões, além do calçamento com paralelepípedo em 1852 do Caminho Grande, um trecho de 11km que fazia a ligação do Centro comercial da Praia Grande com o Cutim Anil (Figura 18).

Figura 18 – Mapa da cidade de São Luís - Eixos de expansão, 1844



Nota: 01 – Traçado Frias de Mesquita; 02 - Eixo Norte e Sul da cidade; 03 – Caminho Grande (expansão para o interior da ilha)

Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022, a partir de Burnet (2008, p. 123) e Pereira (2017, p. 41).

2.2.2 Urbanismo moderno em São Luís a partir da era Vargas

O Brasil, nos anos que antecederam a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, foi marcado pelo predomínio político de Minas Gerais e São Paulo na alternância do poder nacional, na fase da Primeira República (1889 – 1930), período chamado de Política do café com leite. Vários movimentos, insatisfeitos com esta forma de predomínio oligárquico, e

sentindo-se esquecidos no atendimento de suas reivindicações, através da Aliança Liberal lançaram o gaúcho Getúlio Vargas como candidato da oposição.

Em sua plataforma de governo proposta, Vargas defendia o resgate da identidade nacional, a centralização política com o objetivo de fomentar o desenvolvimento urbano e industrial no Brasil. Em meio a toda esta conjuntura política do Brasil, Getúlio Vargas perde as eleições de 1930 para o candidato que representava a continuidade da política dos governadores, Júlio Prestes. Mesmo com a derrota, o movimento denominado de “Varguismo” já despontava entre setores da sociedade brasileira, com a defesa de um projeto reformador e modernizante, em sintonia com as reivindicações da crescente população urbana no país (HENRY; MONTEIRO, 2022).

Contando com o apoio popular, Júlio Prestes não chega a assumir a função de Presidente eleito, devido a forte pressão do movimento político-militar conduzido pelos tenentes do Exército brasileiro, e a Aliança Liberal apostava na tomada do poder através de uma revolta popular capaz de mudar os rumos da política nacional. Em 26 de julho de 1930, tem início a Revolução militar, com Getúlio Vargas à frente. Júlio Prestes, o Presidente eleito, não chega a tomar posse, e o então Presidente em exercício, Washington Luís, renuncia.

Getúlio Vargas chega ao poder centralizando todo o Estado brasileiro, ordenando o fechamento do Congresso e a dissolução das Assembleias Legislativas estaduais. Uma das bandeiras levantadas com a ascensão de Vargas, foi a construção da identidade nacional, sob forte influência do movimento modernista. A Constituição Federal de 1934, legitima a ascensão de Vargas o elege através da Assembleia Constituinte de maneira indireta para Presidente da República, além de garantir o retorno de direitos civis e políticos. Foi um período em que o Estado também atuou de maneira direta na promoção do bem-estar e amparo social.

O ambiente político no Brasil se acirra a partir de 1935, com a presença de Luís Carlos Prestes que, após a volta do exílio na Bolívia e União Soviética, comandou juntamente com a Aliança Nacional Liberal (ANL) o movimento que visava a derrubada de Getúlio Vargas por meio de uma revolução (HENRY; MONTEIRO, 2022). O governo de Vargas conseguiu sufocar a chamada “Intentona Comunista”¹⁴, agindo com repressão e violência com todos os envolvidos. Em 10 de novembro de 1937 é instalado o período ditatorial comandado por Vargas, o Estado Novo (1937-1945).

¹⁴ Intentona Comunista – Movimento no ano de 1935, através de líderes da ANL que buscava a derrubada de Getúlio Vargas por meio de uma revolução. Contou com o apoio de políticos comunistas internacionais infiltrados, Luís Carlos Prestes e sua companheira, Olga Benário, colocaram em marcha a primeira ação comunista em território brasileiro (HENRY; MONTEIRO, 2022).

Uma das características do Estado Novo, implantado por Getúlio Vargas, foi o de sufocar todos os movimentos de cunho comunistas que visavam retirá-lo do poder. Desse modo, tomou atitudes como o fechamento do Congresso e a extinção dos partidos políticos, além de contar com o apoio do alto clero da Igreja Católica no Brasil. Getúlio Vargas outorga a Constituição de 1937, que manteve o federalismo na teoria, porém deu ao Presidente prerrogativas de nomear e destituir os interventores estaduais que, por sua vez, escolheriam os líderes municipais (HENRY; MONTEIRO, 2022).

O processo de integração econômica nacional, durante o Estado Novo de Vargas, fez com que sucumbisse o Parque fabril de São Luís, fazendo com que nenhuma das fábricas fabris sobrevivesse, perdendo os mercados do Ceará, Piauí, Pará e Amazonas. A expansão capitalista do Brasil, capitaneada pela pujante industrialização em São Paulo, ajudou a desmontar as barreiras regionais entre as quais, a da São Luís Comercial e Industrial (RIBEIRO JÚNIOR, 2001). Outro fator significativo que impactou a economia local, que antes utilizava do porto da Praia Grande como único meio de comércio de saída e chegada de mercadorias, foi o investimento de Vargas no desenvolvimento da malha rodoviária para o transporte de mercadorias, principalmente no Sudeste do Brasil, estagnando ainda mais a economia do Maranhão, relegando São Luís a um centro administrativo (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

No Estado do Maranhão, assim como nos demais Estados brasileiros, Vargas indicou interventores que pudessem implantar de maneira regionalizada os seus interesses, e foi escolhido de maneira indireta pela Assembleia Legislativa em 1937, para Governador do Maranhão, Paulo Martins de Sousa Ramos (Figura 19), sendo depois de pouco tempo nomeado por Vargas como Interventor Federal do Maranhão. Pessoa de confiança de Getúlio Vargas, atuava no Ministério da Fazenda e fez uma administração totalmente alinhada à maneira ditatorial de Getúlio Vargas, exercendo o poder com mão-de-ferro no Estado do Maranhão durante todo o período do Estado Novo implantado no Brasil (1936-1945).

Figura 19 – Governador do Maranhão e depois Interventor Federal por Vargas, Dr. Paulo Ramos (1936)



Fonte: Costa (2016).

Paulo Ramos nomeia para Prefeito da capital do Estado do Maranhão, São Luís, o engenheiro José Otacílio de Saboya Ribeiro (de 1936-1937) (Figura 20), e o médico Pedro Neiva de Santana (de 1937-1945). A administração de José Otacílio de Saboya Ribeiro é marcada pela valorização da área central da cidade de São Luís e uma total remodelação urbana a partir das considerações que tinha sobre a cidade colonial como ambientes insalubres, ruas sinuosas que representavam sinais do atraso, características ainda trazidas dos tempos provincianos enquanto Colônia do Império de Portugal que a cidade de São Luís estava imersa (LOPES, 2013).

Figura 20 – José Otacílio Saboya Ribeiro, 1936



Fonte: Lopes (2013)

Para Saboya Ribeiro, a cidade de São Luís precisava urgentemente fugir do risco de esvaziamento populacional e decadência econômica. Alcântara era a segunda cidade mais importante do Maranhão, atrás somente da Capital São Luís, muito em função da emergente produção em terras maranhenses e da exportação do algodão para mercados internacionais. Alguns dos fatores que contribuíram para que isto acontecesse, foi a falta de investimento nos municípios do interior do Estado e os investimentos que se concentraram na Capital, como a industrialização e o processo de renovação urbana (PFLUEGER; SALGADO NETO, 2012).

Para Pflueger e Salgado Neto (2012), tanto o interventor Paulo Ramos quanto o prefeito Otacílio, justificavam a necessidade das intervenções na área central de São

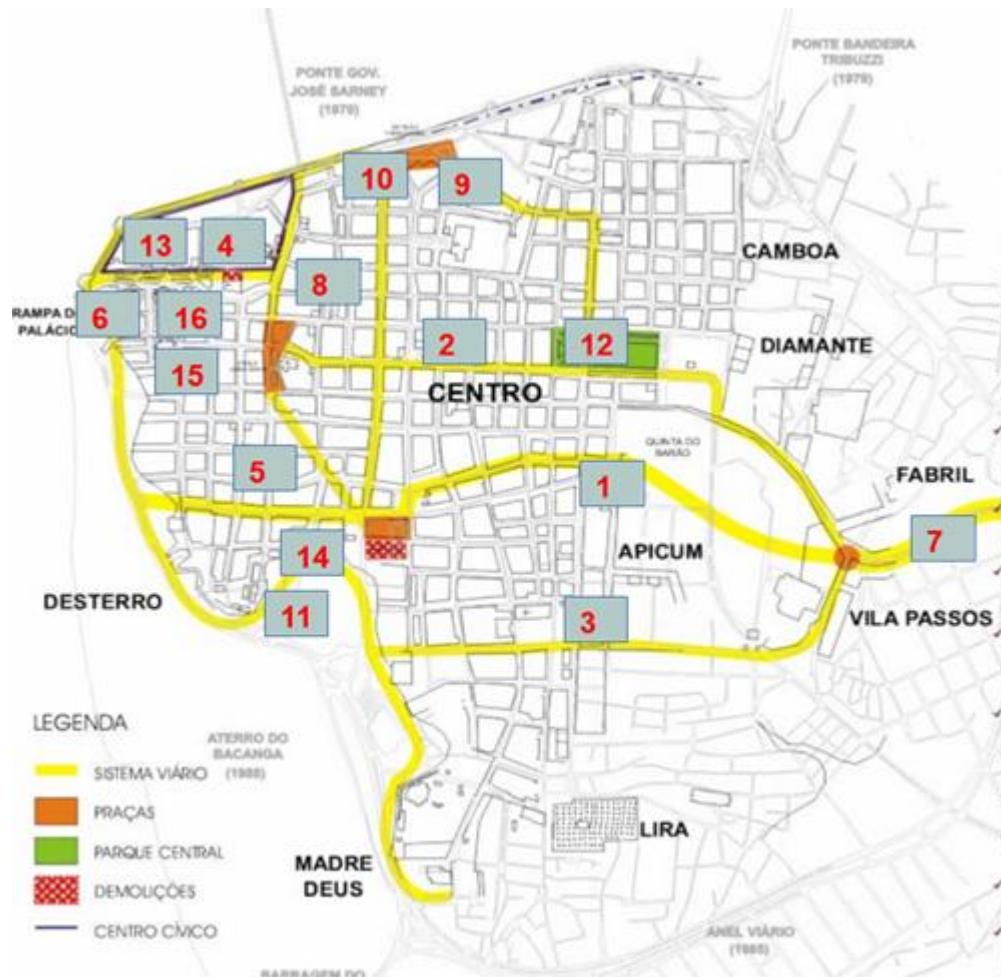
Luís, para evitar o processo de “Alcantarização”,¹⁵ para isto, a mudança no aspecto das fachadas dos casarões coloniais, a falta de ventilação e iluminação nas edificações, condenava São Luís a viver um declínio no tempo presente em função da arquitetura e traçado das vias no passado. A aprovação do Código de Posturas de 1936 (Decreto nº 205, de 03 de novembro), fixava atenção em elementos que Saboya via como essenciais para trazer estética e modernidade para São Luís. Segurança, higiene e estética, determinariam padrões e modelos na reorganização do espaço urbano em São Luís (Figura 21).

[...] a reforma da cidade, com a remodelação abrangente e sistemática de seu espaço urbano e dos hábitos da sociedade local, seria a única maneira de resolver a gama tão variada de problemas e necessidades que encontrou em São Luís. Por outro lado, se uma das causas para a falta de intervenções abrangentes e profundos na cidade era, na concepção do prefeito, as administrações passadas, cabia, em um primeiro momento, reorganizar o sistema de gestão urbana, através de uma reforma administrativa. (LOPES, 2013, p. 169).

O ideário de uma identidade nacional, princípio estabelecido durante o período ditatorial de Vargas, buscava a renovação de toda estrutura urbana central da cidade de São Luís. Trazer racionalidade e funcionalidade para o velho traçado colonial da cidade, a fim de iniciar no Estado do Maranhão o que Vargas buscava implantar no Brasil, um novo tempo de mudanças, ainda que impositivas e segundo seus interesses. Gozando de enorme prestígio junto à Vargas, uma das grandes bandeiras que Paulo Ramos arduamente defendeu, foi a de que o Estado do Maranhão retomasse o protagonismo perdido nacionalmente, promessa feita em 1933 por Vargas, onde o Presidente afirmara que agora era a “hora do Maranhão” (PFLUEGER; SALGADO NETO, 2012).

¹⁵ Alcantarização – Utilizado para representar o período de decadência econômica, abandono, arruinamento e tristeza, vivido por Alcântara e outros municípios maranhenses no século XX.

Figura 21 – Anteprojeto de remodelação urbana da cidade de São Luís do Eng. José Otacílio Saboya Ribeiro, 1936



Nota: 01 - Avenida 01; 02 - Avenida 02; 03 - Avenida 03; 04 - Avenida 04; 05 - Avenida 05; 06 - Avenida 06; 07 - Avenida 07 (Avenida João Pessoa); 08 - Rua; 09 - Rua; 10 - Praça; 11 - Cais sanitário; 12 - Parque central; 13 - Centro Cívico; 14 - Área de Demolição; 15 - Área de demolição; 16 - Hotel

Fonte: Lopes (2013)

Intelectuais como o jovem escritor Josué Montello escreve um artigo na Revista Careta, em novembro de 1937, comentando a urgente necessidade de que a cidade de São Luís pudesse avançar e acompanhar as mudanças que várias cidades no Brasil e no mundo sofreram em sua estrutura urbana.

Todas as cidades no Brasil se transformam. Um ritmo vertiginoso as envolve. Fortaleza, por exemplo, há pouco tempo, valia apenas por sua praia muito alva, povoada pelos heróis do poeta maior da prosa brasileira. Hoje é um espetáculo dinâmico. Os prédios se empinam no dorso dos alicerces de cimento armado e os arranha-céus se multiplicam sob o sol doirado da terra de Iracema. Belém, mais ao norte, embrulhada nas suas mangueiras, tem já o aspecto das grandes cidades. Há movimento, inquietação, vontade louca de subir [...] São Luís, entretanto, é aquilo mesmo, minha cidade querida não muda. (MONTELLO, 1937, p. 24).

Avenida João Pessoa, que mais tarde passou a ser chamada de Avenida Getúlio Vargas, segue em direção ao entreposto comercial do João Paulo e depois em direção ao Cutim Anil (antigo Caminho Grande que mesmo sendo uma área de expansão da cidade, toda ela era uma estrada apenas carroçável). A ideia era fazer a cidade crescer em direção às zonas antes não preferidas ou esquecidas, face ao direcionamento à região central da ilha, onde acontecia o fluxo do comércio da ilha.

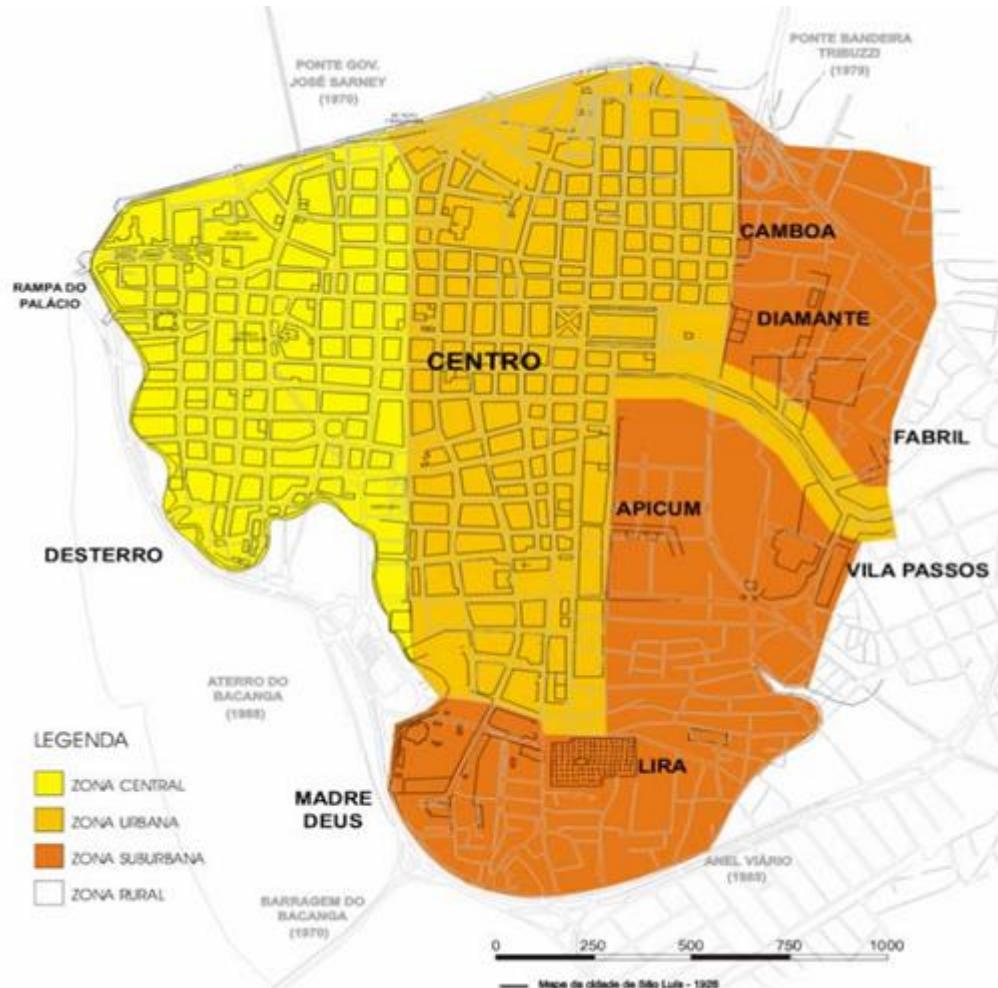
Para Saboya, era necessário, também, fazer a ligação ‘entre a cidade velha e a nova que se está formando, tendo como centro, aproximadamente, o sítio denominado de João Paulo’, com a construção de uma avenida (João Pessoa) ‘cuja largura total deverá ser de 40 metros’, possuindo uma faixa central, onde serão montadas duas linhas de bondes, ladeada de duas faixas rodoviárias, com 7,50 metros de largura cada uma, havendo, ainda, margem para construção de amplos passeios arborizados. (LOPES, 2013, p. 176).

Como forma de melhor setorizar e distribuir a expansão da cidade e visando o seu crescimento futuro, através do Decreto nº 217, de 19 de dezembro de 1936, Saboya implanta o Zoneamento no planejamento da cidade de São Luís (Figura 22), definindo uma divisão não conforme funcionalidade dos espaços para a área central, até porque não se tinha claro as características de cada região da cidade de São Luís, mas baseado principalmente na expansão do núcleo urbano. Este zoneamento vai dar subsídio para que Saboya Ribeiro possa implantar o anteprojeto proposto para a cidade.

Para Saboya, toda a região da ilha precisava ser mapeada para que se pudesse propor um planejamento para o desenvolvimento da cidade a longo prazo (LOPES, 2013).

Saboya Ribeiro propôs em seu anteprojeto, baseado no Código de Posturas, um modelo de Planejamento urbano que privilegiasse a vivência da cidade pelos seus moradores, com a construção de praças, a integração da malha ferroviária com a rodoviária, sendo visionário no sentido de possibilitar e facilitar a distribuição de mercadorias dentro da cidade de São Luís. Como Prefeito de São Luís o destaque foi a aprovação do Código de Posturas do Município de 1936 que entre suas definições estava a divisão da cidade por zoneamentos, demonstrado através do Anteprojeto de remodelação urbana para a cidade de São Luís. A ideia era fazer a cidade crescer em direção às zonas pré-definidas em seu plano.

Figura 22 – Mapa de Zoneamento de São Luís segundo Saboya Ribeiro, 1936



Fonte: Lopes (2013).

A implementação das normativas contidas no Código de Posturas encontrou forte resistência de setores da sociedade ludovicense, daqueles que ficaram insatisfeitos com as inúmeras demolições feitas conforme definições do Código de Posturas, um novo Regime Tributário municipal que tinha como objetivo, se tornar uma forma de financiamento dos serviços urbanos, os imóveis de locação que funcionavam como cortiços, muitos deles eram mantidos por seus proprietários (LOPES, 2013).

A Associação Comercial juntamente com outros setores não estava satisfeita com a gestão de Saboya Ribeiro, cita-se aqui os proprietários das edificações utilizadas como cortiços, muitas destas edificações funcionavam em precárias condições de higiene, contrariando os objetivos da modernização da cidade que tinha a higiene das edificações e dos espaços urbanos como princípio, na gestão de Saboya Ribeiro. Estes grupos se tornaram fortes opositores para que o Prefeito colocasse à frente o seu plano de modernização da cidade, como ele mesmo

afirma que o seu objetivo era transformar São Luís em uma cidade com características de modernidade (LOPES, 2013).

O engenheiro José Otacílio de Saboya Ribeiro não consegue se manter no cargo diante de tanta oposição, e é exonerado em 07 de julho de 1937, 10 meses após a sua indicação e posse por Paulo Ramos. Para o local de Saboya Ribeiro, assume o posto de Prefeito o médico Pedro Neiva de Santana, em um ambiente já mais pacificado por um governo interino de transição do financista Clodoaldo Cardoso, que consegue restabelecer durante os 3 meses como interino, novamente um diálogo entre a sociedade local e a gestão municipal (LOPES, 2013).

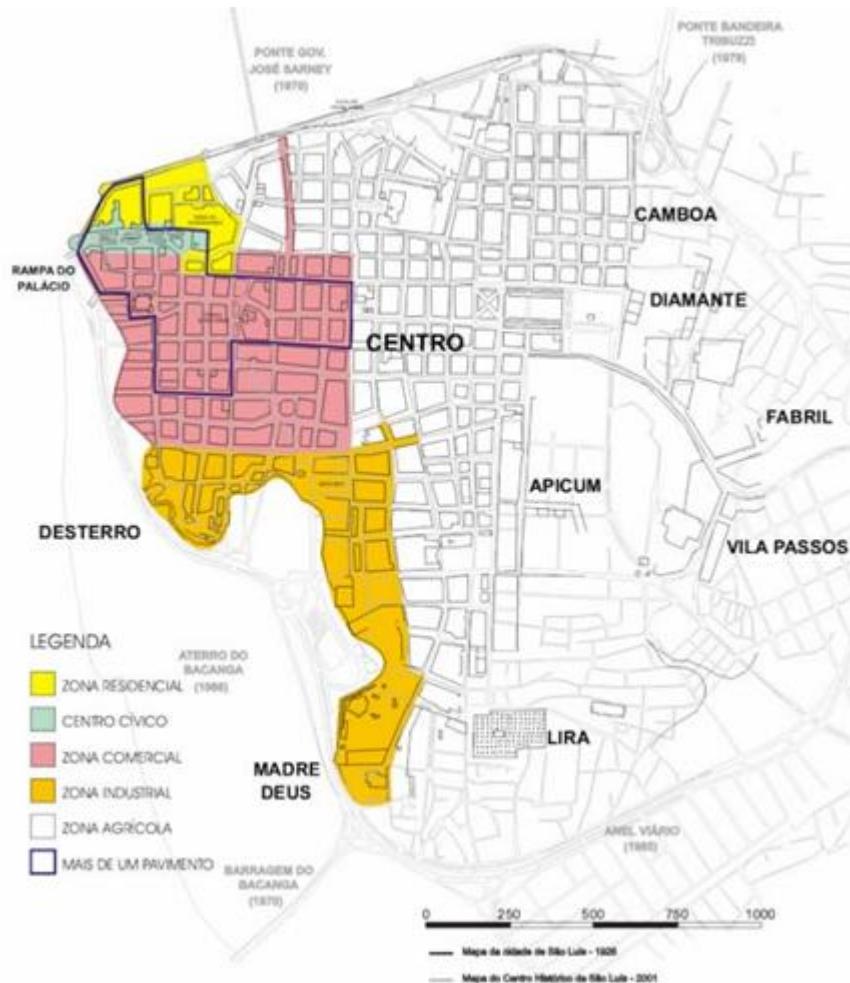
Em novembro de 1937, assumiu como Prefeito de São Luís, indicado pelo interventor federal Paulo Ramos, o médico maranhense Pedro Neiva de Santana, que conduziu a prefeitura durante os períodos de 1937 a 1945, durante todo o tempo de existência no Brasil do Estado Novo. Ele manteve o planejamento proposto por Saboya Ribeiro, mas para evitar empecilhos internos com setores da sociedade, ele fez ajustes no modelo de reforma urbana do seu antecessor, porém foi sempre alinhada com Paulo Ramos, e por consequência com o governo de Getúlio Vargas que buscava a integração econômica em todo o Brasil. O desenvolvimento da malha rodoviária no Brasil, tinha o objetivo de ligar regiões brasileiras desconexas e facilitar o escoamento da produção agrícola. Para Ribeiro Júnior (2001), o colapso do comércio de exportação de São Luís se deu pelo colapso na malha rodoviária.

As estradas de rodagem do Maranhão não passam comumente de grandes veredas. Não temos estradas consolidadas, calçadas, cuidadosamente conservadas. As mesmas da ilha de São Luís não satisfazem ainda inteiramente os requisitos de uma boa viagem. (LOPES, 1970, p.79-80 apud RIBEIRO JÚNIOR, 2001, p. 79).

A grande dificuldade na ligação rodoviária de São Luís com o continente dificultou a exportação de seus produtos, isolando a ilha do restante do país a nível de economia. No transporte rodoviário se tornou uma das maiores ameaças à economia de São Luís, visto que muitas das suas mercadorias ainda eram transportadas via transporte marítimo. A estrada de Ferro São Luís – Teresina, inaugurada em 1921, funcionava como transporte auxiliar ao marítimo, que tinha maior fluxo de carga e descarga de produtos.

Pedro Neiva, através do Decreto Municipal nº 330, de 03 de junho de 1938, assim como Saboya Ribeiro, elabora um novo Zoneamento urbano para a cidade de São Luís (Figura 23), desta vez definindo o zoneamento por funções: Centro Administrativo e 04 zonas distribuídas em comercial, residencial, industrial e agrícola, elementos bem definidos no Urbanismo moderno (LOPES, 2013). O que se percebe é que neste modelo proposto, a parte central da Ilha é o foco deste novo plano, não buscando a expansão territorial em direção ao interior da Ilha, como preconizava Saboya Ribeiro em sua proposta de intervenção urbana.

Figura 23 – Mapa de Zoneamento de São Luís segundo Pedro Neiva, 1938



Fonte: Lopes (2013).

A verticalidade em algumas áreas centrais foi a grande novidade nesse zoneamento, o que não deixou de ser um modelo de expansão, ainda que isso não representasse um avanço no desenvolvimento econômico, social e urbano de outras áreas esquecidas da cidade de São Luís. Pedro Neiva manteve o caráter higienista no tocante a construção de novos prédios com estruturas adequadas como ventilação e iluminação, praças e arborização de áreas centrais. Conforme Lopes (2013), as ações de Pedro Neiva de Santana foram direcionadas para o centro, com o intuito de possibilitar maior valorização dessa área.

O investimento na malha viária da cidade a partir de 1940, merece destaque voltando ao que Saboya Ribeiro já tinha proposto com o seu anteprojeto, que consistia na abertura de amplas avenidas que pudessem criar um ambiente de modernidade e que possibilitasse mudar a feição colonial da cidade de São Luís. A avenida Magalhães de Almeida, na área central da Ilha, foi uma das primeiras intervenções significativas, sendo uma avenida

com largura ampla, que fazia a ligação entre a Praça João Lisboa e o Mercado Central, sendo adotado um traçado retilíneo, ao contrário das ruas da cidade colonial, estreitas e sinuosas (Figura 24) (LOPES, 2013).

Figura 24 – Av. Magalhães de Almeida – 1940



Fonte: Lopes (2013).

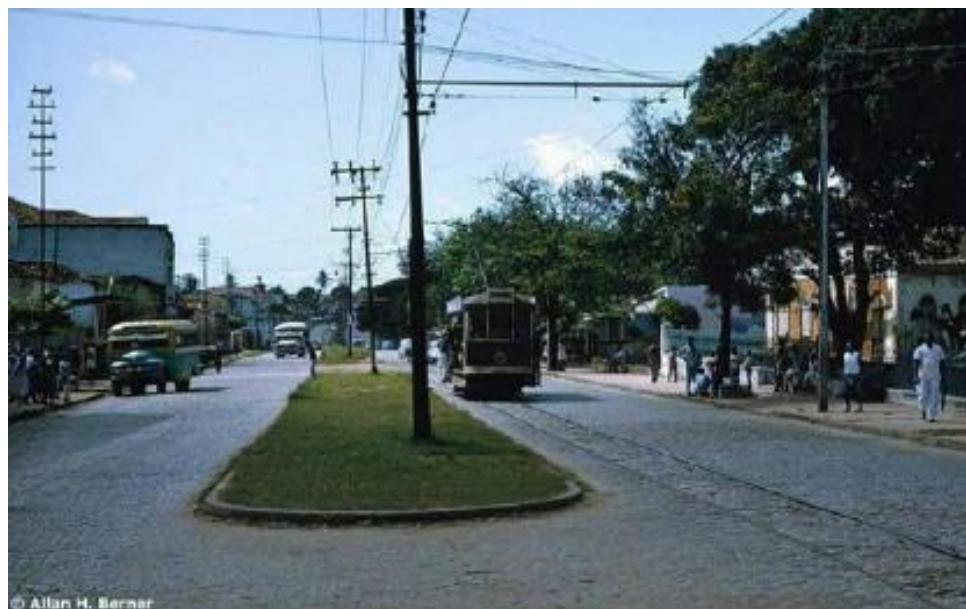
A avenida Getúlio Vargas foi idealizada para fazer a ligação do centro com o subúrbio distante da zona central, o que originalmente ficou conhecido como Caminho Grande que a partir de 1665 fez esta ligação com o interior da ilha (Figura 25). O nome da avenida foi uma homenagem ao então Presidente Getúlio Vargas, muito semelhante ao que aconteceu com a avenida do mesmo nome no Estado do Rio de Janeiro, durante o período do Estado Novo. A de São Luís foi inaugurada em 1940 e, conforme Lopes (2013), a avenida foi pensada com duas faixas de rolamento de 7 metros cada, o que gerou um grande impacto na dinâmica da cidade, iniciando o período de construção de novas avenidas na malha urbana da cidade trazendo, assim, uma obra que representasse os princípios do modernismo (Figura 26).

Figura 25 – Mapa de São Luís, 1950 com traçado da Av. Getúlio Vargas



Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022, a partir de Jorge (1950).

Figura 26 – Avenida Getúlio Vargas – 1960



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

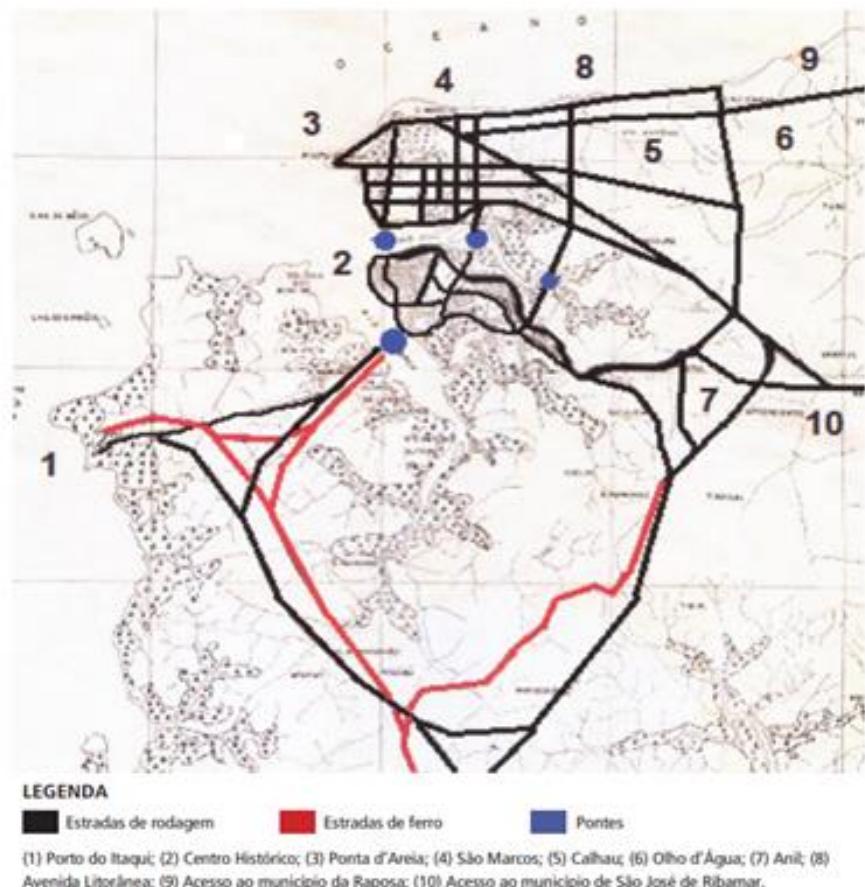
Ainda durante o governo de Getúlio Vargas, São Luís ainda recebe investimentos na área de habitação com a construção de inúmeras unidades habitacionais direcionadas para classes de trabalhadores através dos Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAPs). Com o fim

do Estado Novo no Brasil e a deposição de Vargas, caiu com ele toda a sua estrutura política de poder montada em todo o Brasil, retornando o processo de redemocratização política.

Lopes (2016) destaca que no período de tempo de 1950 a 1960, a cidade de São Luís continuou seguindo os planejamentos iniciados desde Saboya Ribeiro, passando por Pedro Neiva de Santana, avançando ainda na região dos rios Anil e Bacanga. A partir de 1950, o Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita elaborou o Plano de Expansão de São Luís (Figura 27), abrangendo um planejamento rodoviário que envolvesse terras que estavam além do Rio Anil.

A partir de 1970 e 1980, o Plano Rodoviário do Município de São Luís, elaborado em 1950 pelo Engenheiro civil Ruy Ribeiro de Mesquita e aprovado em 1962 (Lei n 1.322 de 27 de dezembro), construiu as bases para a expansão do núcleo urbano da cidade em direção ao litoral. Foi durante o período de José Sarney enquanto Governador do Maranhão (1966-1970), que se concretizou o Plano de Expansão da Ilha proposto por Ruy Mesquita (LOPES, 2016).

Figura 27 – Plano Rodoviário da expansão de São Luís elaborado pelo Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita em 1958



Fonte: Pereira e Alcântara Júnior (2017).

Um outro fenômeno que contribuiu de maneira significativa para o aumento populacional de São Luís, foi a grande quantidade de migrações que ocorreram do interior do estado para a Ilha, grande número de pessoas que buscavam melhores condições de vida, principalmente com a implantação de grandes projetos desenvolvimentistas como a fábrica de alumínio da Consórcio de Alumínio do Maranhão (ALUMAR), a Estrada de Ferro Carajás da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

A expansão em direção ao rio Anil aconteceu com a construção da ponte Governador Newton Bello (Caratatiua) sobre o rio Anil e inaugurada em 1968 contribuiu para a implantação de inúmeros conjuntos residenciais como IPASE, Maranhão Novo e COHAMA, que foram construídos em forma de loteamentos (Figura 28) (BURNETT, 2008).

Figura 28 – Construção da Ponte Gov. Newton Bello sobre Rio Anil, 1968



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

Conforme Burnett (2008), a Barragem do Bacanga (Figura 29) e a expansão em direção ao Caminho Grande foram áreas que tiveram um direcionamento de povoamento para as populações das camadas mais pobres, ficando as áreas próximas à região de praias para as populações mais ricas e com maior poder de renda.

Figura 29 – Construção do Aterro do Bacanga, 1969



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

A construção da ponte do São Francisco, em 1970, oportunizou a urbanização da região das praias, com aumento do valor da terra e maior valorização imobiliária para as áreas do litoral e futuras áreas nobres da cidade (São Francisco, Renascença, Calhau, Ponta D'areia, São Marcos e Olho D'água) e a Barragem do Bacanga também em 1970, que possibilitou o povoamento de uma região com baixa densidade demográfica, além de facilitar o acesso ao Porto do Itaqui (Figura 30) (RIBEIRO JÚNIOR, 2001).

Figura 30 – Inauguração Ponte São Francisco, 1970



Fonte: Jorge (1950).

Anos mais tarde, já sob a gestão de João Castelo enquanto Governador do Estado do Maranhão (1979-1982), é inaugurada em 1980, sobre o rio Anil, a ponte Bandeira Tribuzzi, que abriu novas possibilidades para habitação e outros empreendimentos econômicos (Figura 31).

Figura 31 – Construção da Ponte Bandeira Tribuzzy, 1979



Fonte: São Luís Memória no Facebook

A cidade de São Luís teve o seu 1º Plano Diretor em 1975 já sob a administração do Prefeito Haroldo Olympio Lisboa Tavares (1971-1975), que tinha como justificativa para a expansão da malha urbana da cidade, a preservação do patrimônio histórico existente no centro antigo. Os incentivos financeiros vindos através do Sistema Financeiro da Habitação (SFH), através do BNH e das Cooperativas e Institutos de Pensão, financiaram toda a infraestrutura necessária para o surgimento dos conjuntos habitacionais além do Rio Anil (LOPES, 2016).

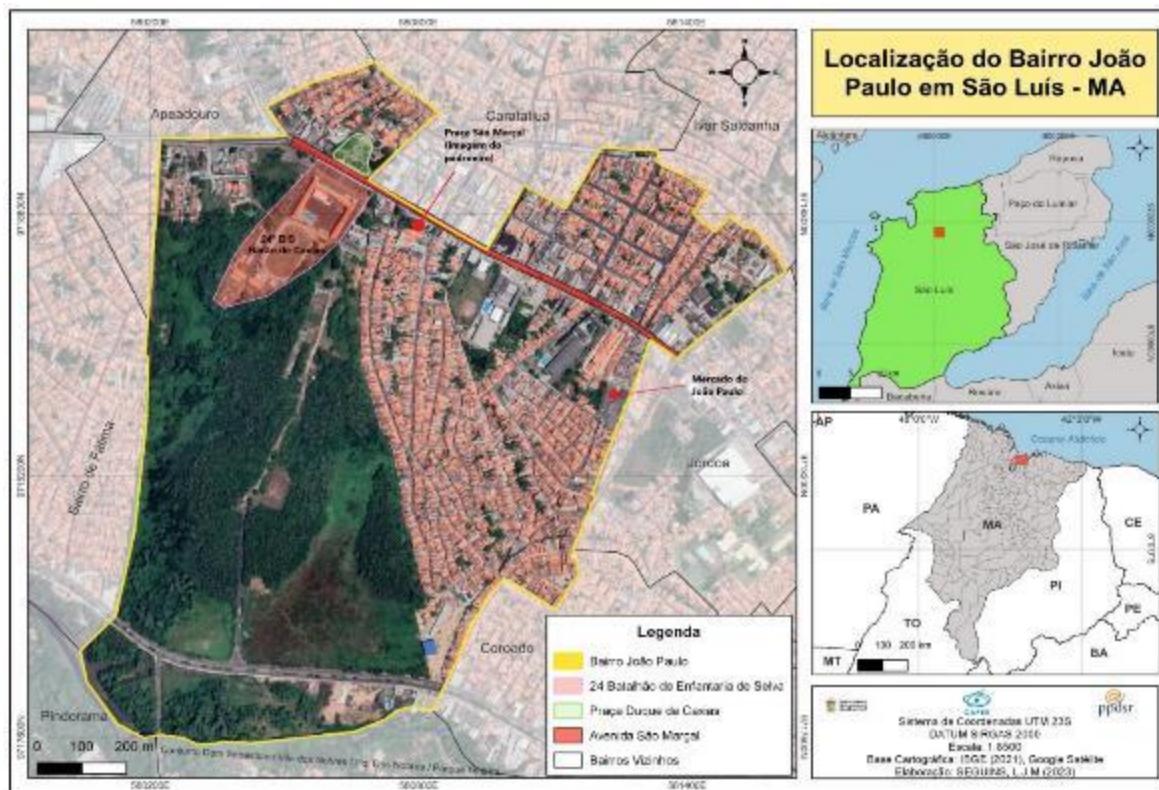
A continuidade do pensamento de modernizar a cidade com a construção de avenidas amplas e padrões modernistas não mais possíveis na área central da cidade colonial, fizeram com que São Luís, a partir da era de Getúlio Vargas, pudesse sofrer inúmeras transformações urbanas que impactaram definitivamente na malha urbana da cidade. A construção de novas vias possibilitou a ocupação de novas áreas, projetando uma visão de futuro a partir dos eixos de expansão sobre os Rios Anil e Bacanga, além do antigo eixo conhecido como Caminho Grande em direção ao Anil.

2.3 Localização geográfica do bairro do João Paulo

O bairro do João Paulo tem uma grande importância por estar inserido na rota de acesso para o interior da cidade de São Luís, chamado de Caminho Grande a partir de 1665. O bairro desenvolveu-se de uma forma mais estruturada a com a construção da Avenida Getúlio Vargas na década de 1950. O bairro tem a Avenida São Marçal como principal eixo por onde ocorre o fluxo de veículos particulares e do transporte coletivo, além do serviço de carga e descarga devido ao grande número de lojas comerciais dos mais diversos segmentos ali presentes, além de vários equipamentos urbanos como agências bancárias, escolas, posto de saúde e mercado.

São vários os bairros que foram surgindo e têm o João Paulo como: Apeadouro, Bairro de Fátima, Caratatiua, Ivar Saldanha, Jordâo e Coroadinho, dada a sua importância histórica e sua vocação econômica desde a sua origem até os dias atuais. Durante a década de 1940, período em que o Brasil viveu um conturbado período da ditadura de Getúlio Vargas, o chamado Estado Novo, o bairro do João Paulo incorporou no seu espaço urbano uma grande referência que foi o Quartel do 24º Batalhão de Caçadores como representação do marco cívico e de imposição de força de Vargas (Mapa 2).

Mapa 2 – Mapa da Localização do bairro do João Paulo (2022)



Fonte: Elaborado por Leiliane J. M. Seguins, em 2022, a partir de dados do IBGE (BRASIL, 2021) e Google Satélite. Software Qgis versão 3.22

2.4 O bairro do João Paulo no contexto histórico da expansão territorial de São Luís

2.4.1 O Caminho Grande e sua relação com o bairro do João Paulo

A origem do Caminho Grande data do ano de 1665, e caracterizava-se por ser uma via de ligação entre o núcleo original de fundação da cidade no centro histórico da cidade de São Luís com o interior da Ilha. Por ele passavam carros de bois transportando cargas das mais diversas que iam em direção ao Cutim Anil. O Caminho Grande iniciava na rua Oswaldo Cruz (rua Grande), cruzava toda a área não só do antigo Areal (Monte Castelo atualmente), mas também do João Paulo, indo até o bairro do Cutim Anil.

O Caminho Grande foi o ponto de partida para a concentração de vários bairros em suas adjacências. Podemos mesmo dizer que foi o referencial para o surgimento desses bairros, pois a cada etapa de seu desenvolvimento ia assumindo o posto de difusor dessa urbanidade. (PFLUEGER; SALGADO NETO, 2012, p. 155).

Para DaMatta (1984 apud PFLUEGER; SALGADO NETO, 2012), a rua sempre foi a representação mais característica e relevante de uma cidade, pois mesmo enquanto se configurava como apenas um acesso, sem nenhuma infraestrutura adequada, ainda assim tem sua relevância, uma vez que por aqueles caminhos a cidade caminha, se desloca, se expande, transformando espaços que surgiram de maneira empírica se transformarem em espaços coletivos. O nome dado a uma rua reflete a sua relação com o seu entorno, sendo que o passado de uma cidade muitas vezes fica registrado nas ruas.

Da íntima relação cidade/rua nasce a determinação e o envolvimento de tal modo que, para uma cidade, as vias de comunicação são os elos fundamentais de sua sobrevivência. A cidade e suas ruas vivem um permanente diálogo, estão sempre na vitrine de um tempo. Mas existem muitos tempos para as ruas... cada cidade se mostra através da incessante batalha de amor e ódio com suas ruas. (PFLUEGER; SALGADO NETO, 2012, p. 136).

São Luís, importante cidade do Estado Colonial do Maranhão e Grão-Pará, monopolizava todo o comércio com a metrópole portuguesa, e através do Porto da Praia Grande, realizava a exportação de produtos em larga escala para a Europa, como o arroz e em especial o algodão, que durante o período da Revolução Industrial se tornou um grande fornecedor de matéria-prima para a Inglaterra.

Segundo Lopes (2013, p. 36), “[...] o Maranhão realizou para São Luís e Alcântara os principais pontos de escoamento, determinando uma circulação de riquezas que promoveu um florescimento cultural e urbano significativo para as duas cidades”.

A cidade vive um crescimento aos moldes das cidades europeias, e na infraestrutura urbana em 1868, foi dado início ao transporte coletivo na cidade através dos bondes movidos à tração animal (Figura 32) que fazia o percurso apenas na área central da cidade na região do

Largo do Largo do Palácio, hoje conhecida como Avenida Pedro II. A partir daí novas linhas foram acrescentadas.

Figura 32 – Estação do Monte Castelo de bonde à tração animal, 1868



Fonte: Minha Velha São Luís (2022).

Ao longo do Caminho Grande várias foram as famílias de alta renda que abandonaram a área central da cidade de São Luís e foram em busca de novas áreas, de edificações mais modernas e que se localizavam em uma área que avança como nova via de desenvolvimento urbano da cidade de São Luís.

Área rural de São Luís, o caminho era cercado por sítios, chácaras e quintas de famílias tradicionais da cidade. Foram estas propriedades que estruturaram a ocupação dos bairros em torno do Caminho Grande, por toda a metade do século XX. Desde o início dos oitocentos, a colônia inglesa, formada na sua maioria por comerciantes, que se instalou no Maranhão. (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008, p. 262).

A expansão do povoamento urbano em direção ao Cutim, fez com que vários portos que comercializavam peixes e outros mariscos, descentralizassem o comércio marítimo da cidade que se concentrava na Praia Grande, é o caso do porto do bairro da Liberdade que aos poucos foi perdendo e cedendo espaço para a construção de casebres inadequados e até improvisados (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

O Caminho Grande fazia a ligação entre o passado e a contemporaneidade da cidade de São Luís, passando pela tradição do urbanismo e arquitetura colonial portuguesa com a influência inglesa representada pelos bangalôs na região do Monte Castelo e a urbanização e

arquitetura moderna em várias edificações no bairro do João Paulo (Figura 33). (SÃO LUÍZ; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

Figura 33 – Mapa de São Luís de 1912 com a rota do Caminho Grande passando pelo bairro do João Paulo



Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022, a partir de dados da Biblioteca Nacional

A região do Cutim ficava a aproximadamente 11 Km da região central onde funcionava a principal área comercial de São Luís, que era a Praia Grande, centro do comércio da Província do Maranhão. Apresentava-se como uma região considerada sertão em relação à área central da ilha, tanto que Azevedo (2016), em livro *O Mulato* descreve a região como área de sítios, cheia de plantas e lugares pitorescos.

A região em que se encontra o atual bairro do Anil, tem a origem de seu nome a partir da predominância da planta do anil, que entre suas características ao ser colhida e misturada com água, liberava uma tonalidade na cor azulada. Era uma região privilegiada, com o Rio Anil, também chamado de Rio Maioba, apresentando uma enorme capacidade fluvial de naveabilidade, o que facilitava a chegada de produtos. (AZEVEDO, 2016, p. 142).

A Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão investiu recursos nesta região devido à sua importância comercial e como via de circulação até então existente, mas ainda carroçável. Houve investimentos como o prolongamento da linha férrea de trilho para os bondes movidos à tração animal em direção ao Anil em 1893 (Figura 34).

Figura 34 – Bonde à tração animal 1908 no Anil



Fonte: Minha Velha São Luís (2022).

O comércio de São Luís ainda se apresentava de maneira predominantemente marítima muito facilitado pela boa navegabilidade proporcionada pelo Rio Anil. Com o passar do tempo, o Anil se tornou uma importante Zona de Fiscalização do Interior da Ilha, a partir do Decreto Municipal nº 57 de 1933 (FEITOSA, 2016).

O processo de expansão da cidade de São Luís em direção ao seu interior durante toda a sua extensão, transformou o espaço urbano da Ilha de São Luís cujo povoamento se concentrava nas áreas centrais próximo à Praia Grande. O João Paulo era região muito esparsa, isto é, sem uma formação urbana definida, abrigando em sua direção uma classe média que se afastava do centro da cidade e formava núcleos urbanos para a classe média, tinha um comércio diversificado e abrigou as principais lojas que já existiam na área do centro da cidade (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

A Figura 35 mostra em vermelho o itinerário até o Cutim Anil e as transformações que foram ocorrendo na malha urbana de São Luís em toda a sua extensão do Caminho Grande. Na cor azul, vemos a Avenida São Marçal com os demais bairros em sua volta, dentre eles temos o bairro de Fátima, Apeadouro, Alemanha, Barreto, Vila Ivar Saldanha, Filipinho e Redenção.

Figura 35 – Traçado do Caminho Grande com localização do bairro do João Paulo ao longo da sua extensão



Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022, a partir de Pflueger e Salgado Neto (2012).

Segundo Feitosa (2016), a origem do nome Anil, se dá em função de o Rio Anil ter a tonalidade azulada da cor de suas águas, muito em virtude da grande quantidade de plantas de anil. O processo de extração do Anil se dava através da colocação das folhas de molho em água e logo em seguida um extrato azulado, originando a partir daí a transformação do produto.

A instalação da Fábrica de Tecidos do Anil, nesse mesmo ano, foi um marco na relevância da região do Anil em relação à economia de São Luís, e tinha como objetivo o beneficiamento do algodão através da produção de fios de algodão e branqueamento dos tecidos feitos de algodão, integrando-se à produção já existente advinda das primeiras fábricas têxteis instaladas na área central da cidade.

A Companhia de tecidos do Rio Anil (Figura 34) não encontrou vazão para seus produtos, a falta de mão de obra qualificada para a operação das máquinas, além das dificuldades encontradas como o alto custo na manutenção e na compra dos equipamentos que eram todos de origem inglesa, era uma constante, além da oscilação no mercado internacional com o preço de comercialização do algodão, uma moeda nacional desvalorizada frente a uma moeda forte como a moeda inglesa (libra esterlina).

Figura 36 – Fachada da Companhia Fábrica de Tecidos do Anil, 1905



Fonte: Minha Velha São Luís (2022).

E no ano de 1960, a Companhia de Tecidos do Rio Anil fechou as portas, tendo sido leiloado o terreno em que foi implementada, bem como o acúmulo de muitas dívidas (FEITOSA, 2016).

2.4.2 A Estrada de Ferro São Luís – Teresina e a sua influência na formação do povoamento do bairro do João Paulo

O início do transporte ferroviário no Brasil, começou na segunda metade do século XIX, com a construção da estrada de ferro Mauá em 1850 na região de Petrópolis, no Rio de Janeiro. Este foi o começo de uma expansão que proporcionou um desenvolvimento maior nas regiões rurais e urbanas (RIBEIRO JÚNIOR, 2001).

No Maranhão, a 1^a ferrovia instalada foi em 1883 às margens do Rio Pindaré, pelo qual chegava toda a produção de açúcar provenientes das lavouras de cana de açúcar. Era um pequeno trecho de apenas 10 Km que possibilitava o escoamento da produção do açúcar beneficiado nas usinas, para o comércio local e até internacional. A 2^a ferrovia a ser desenvolvida no Maranhão foi em 1888, era apenas um trecho de 80 Km que fazia a ligação da cidade de Caxias até o povoado de Cajazeiras (atual Timon). Havia uma grande dificuldade para embarque de seus produtos até para a Capital, São Luís, visto que todo o transporte entre estas regiões acontecia por via marítima (RIBEIRO, 2021).

A grande extensão da Estrada de Ferro São Luís – Teresina criou imensas expectativas de progresso em todas as regiões pelas quais ela trafegava, pois o estado do Maranhão era visto como um grande Estado produtor, oferecendo assim possibilidades de melhores condições de vida principalmente para o grande número de migrantes que saíram das regiões secas e áridas do Nordeste, e seguiram no trem com perspectivas e sonhos de prosperidade (Figura 37).

Quando alcança o vizinho estado do Piauí, a ferrovia produz outra ponte de ligação entre as populações fugidas das secas de alguns estados do Nordeste, para as terras úmidas próximas ao Rio Mearim, e Itapecuru, bem como áreas de cultivo do Maranhão, outros seguiram seus cursos, avançando as regiões Norte do Brasil. (VIEIRA, 2010, p. 37 apud RIBEIRO, 2021, p. 114).

Figura 37 – Mapa com percurso da Estrada de Ferro São Luís Teresina, 1938-1976



Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022, e Centro-Oeste Brasil (2011).

Em 1905, através do Decreto Federal do Presidente Afonso Pena, foi autorizada a construção da 3^a Estrada de Ferro no Maranhão, ligando São Luís a Teresina, porém vários empecilhos impediram o início da mesma, uma vez que não existia uma ligação entre a Capital São Luís com o continente, o que levou a construção da ponte metálica Dr. Benedito Leite com

extensão de 110 m sobre o Rio Itapecuru, no Estreito dos Mosquitos no ano de 1928 (Figura 38), fazendo a ligação da Ilha de São Luís com a estrada férrea que vinha de Caxias. Dez anos depois, no ano de 1938 foi a vez da construção da ponte sobre o Rio Parnaíba, ligando Cajazeiras (atual Timon) à capital piauiense, Teresina, completando todo o itinerário proposto inicialmente (Figura 39).

Figura 38 – Ponte Ferroviária sobre o Rio Itapecuru no Estreito dos Mosquitos – 1928



Fonte: Jorge (1950)

Figura 39 – Ponte Ferroviária sobre o Rio Parnaíba entre Timon e Teresina – 1939



Fonte: Jorge (1950)

O ponto final de chegada do trem em São Luís, foi a Estação João Pessoa, que foi inaugurada em 1929 (Figura 40). A ferrovia São Luís – Teresina teve a extensão de 453 Km, passando pelas cidades de Bacabeira, Rosário, Santa Rita, Itapecuru-Mirim, Cantanhede, Pirapemas, Coroatá, Timbiras, Codó, Caxias e Timon. A sua primeira viagem completa entre os dois extremos de São Luís e Teresina, aconteceu no dia 31 de dezembro de 1938. Durante a 2^a Guerra Mundial, teve sua grande importância no transporte de equipamentos e soldados, visto que o transporte marítimo estava interrompido (JORGE, 1950).

Figura 40 – Estação ferroviária João Pessoa (ponto final da Estrada de Ferro em São Luís) – 1929



Fonte: Jorge (1950)

O trem de passageiros e cargas da Estrada de Ferro São Luís – Teresina seguiu cortando os trilhos frios ao longo das estações, e trazia em seu interior almas e sonhos de pessoas, que durante todo o seu percurso iam escolhendo aqueles lugares com os quais elas se identificavam, sentiam-se acolhidos (Figura 41).

Segundo Ribeiro (2021), a Estrada de Ferro São Luís – Teresina criou um fluxo econômico ao longo da ferrovia, gerando recursos financeiros para comunidades e pessoas, transformando toda uma região do interior do Maranhão, na melhoria e na agilidade no carregamento de seus produtos em especial o coco babaçu, entre 1920 e 1940, sendo que através dos trilhos da sua Estrada de Ferro fez o babaçu chegar a mercados internacionais como Estados Unidos e países europeus.

Figura 41 – Vagão com passageiros Estrada de Ferro São Luís – Teresina, 1929



Fonte: Ribeiro (2021).

Os passageiros que faziam as viagens através da Estrada de Ferro buscavam a fuga das grandes dificuldades causadas pela seca em várias regiões do Nordeste, e o bairro do João Paulo, em São Luís, foi um destes lugares ao longo da ferrovia que recebeu muitos destes sonhadores, que perceberam neste bairro, na década de 40, uma grande vocação ao comércio, que se desenvolvia ao longo dos 11 Km do Caminho Grande, que saía da área central da cidade em direção ao Cutim Anil (Figura 42).

Figura 42 – Estrada da Vitória no João Paulo (percurso original do trem) Estrada de Ferro São Luís-Teresina



Fonte: Google Maps, em 2022.

Uma Estrada de Ferro que representava a fuga da morte pela seca e a esperança que percorria todo o Maranhão por dias melhores. O Músico e Poeta maranhense João do Vale, artista nascido na cidade de Pedreiras no Maranhão, compôs uma música chamada “de Teresina a São Luís”, nela ele retratou bem o que a Estrada de Ferro São Luís-Teresina representou durante a época de seu funcionamento e o quanto impactou na vida de todos que transitaram pelos seus trilhos.

De Teresina a São Luís
João do Vale e Helena Gonzaga

Peguei o trem em Teresina
Pra São Luís do Maranhão
Atravessei o Parnaíba
Ai, ai que dor no coração

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Bom dia, Caxias
Terra morena de Gonçalves Dias
Dona Sinhá avisa pra seu Dá
Que eu tô muito avexado
Dessa vez não vou ficar

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Boa tarde, Codó, do folclore e do catimbó
Gostei de ver cabrochas de bom trato
Vendendo aos passageiros
De comer mostrando o prato

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Alô, Coroatá
Os cearenses acabam de chegar
Meus irmãos, um abraço bem feliz
Vocês vão para Pedreiras
Que eu vou pra São Luís

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Peguei o trem em Teresina
Pra São Luís do Maranhão
Atravessei o Parnaíba
Ai, ai que dor no coração

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa. (DE TERESINA..., 1962).

O investimento na malha rodoviária do Brasil, a partir da década de 1950, contribuiu para o declínio do serviço de transporte de cargas e de passageiros via linha férrea. Em 1990 passou para o comando da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), deixando de existir a linha ferroviária que cruzava a região do João Paulo.

2.4.3 O bairro do João Paulo e sua contextualidade

O bairro do João Paulo, conforme Matos (2014) descreve, é um dos mais antigos de São Luís, tendo este nome em função do seu proprietário chamar-se João Paulo das Chagas, daí o Sítio do João Paulo acabou incorporando este nome segundo o costume da época, quando o nome da área estava relacionado ao nome do possuidor da terra.

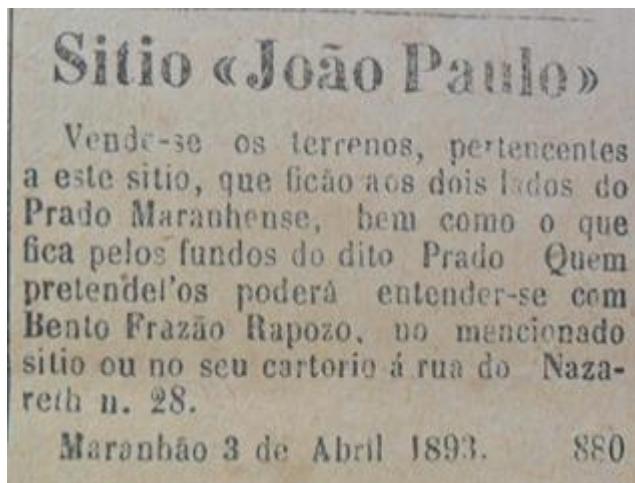
Uma ação reivindicatória do dia 27 de julho de 1902, em favor de José de Sousa Gayoso e Francisco Gomes de Sousa, a partir da lavratura de um termo de posse de 30 de março de 1893, descrevia a área do Sítio do João Paulo como uma grande área na extensão do Caminho Grande que possuía as dimensões de 200 braças¹⁶ de frente (o que equivale a 440 metros de comprimento) e 100 braças de fundo (o que equivale a 220 metros), totalizando uma área hoje equivalente a 96.800,00 m² (9,68 Ha) (Figura 43).

Segundo Matos (2014), conforme o Decreto de 01/08/1929, a Câmara da Província de São Luís eleva a região do João Paulo à categoria de Zona Residencial do João Paulo, fato este que oficializava o João Paulo como uma área propícia para a construção de moradias, praças, escolas, igrejas, além de empreendimentos prestadores de serviço ao público. Estes benefícios concedidos, possibilitou ao poder público que este pudesse taxar a região com a

¹⁶ Braça – A braça quadrada brasileira corresponde a medida de um quadrado de 30 braças (o que equivale a 66,0m) na sua lateral. A área de uma braça quadrada é de 30×30 braças = $66,0 \times 66,0\text{m} = 4.356,00\text{m}^2$ (VIZZOLI; MENDES, 2016).

cobranças de impostos.¹⁷ Após o período de 30 anos, o Sítio do João Paulo é posto à venda e tendo já como proprietário das terras a Intendência da Capital.

Figura 43– Placa de venda do Sítio João Paulo (1893)



Fonte: Minha Velha São Luís (2022).

Lopes (2016) destaca que o bairro do João Paulo, a partir da década de 1950, se tornou efetivamente um subcentro comercial muito importante com a expansão da ilha em direção ao Caminho Grande com destino ao bairro do Cutim Anil, bem como os bairros que foram se formando e se consolidando ao longo deste eixo de expansão.

O bairro do João Paulo nunca perdeu as características de subcentro comercial, conforme Lopes (2016) pontuou ao descrever a sua vocação dentro da cidade de São Luís, uma área de subúrbio, mas que na contramão do eixo que se expandiu para a região litorânea, os que no João Paulo chegavam pelos trilhos da Estrada de Ferro São Luís – Teresina, foram construindo suas moradias e fundando estabelecimentos comerciais na região.

Jacobs (2000), aborda que um bairro bem-sucedido é aquele que se mantém razoavelmente em dia com seus problemas, de modo que eles não o destruam. Um bairro mal-sucedido é aquele que não consegue se adaptar aos problemas e ser capaz de se desenvolver com eles. Os equilíbrios dos espaços devem acontecer como em um tripé urbano, composto pelos espaços urbanos, as ruas e as calçadas, como sinal da diversidade de público que convive no local.

¹⁷ Jayme Tavares foi o Prefeito nomeado pelo então Governador do Maranhão José Magalhães de Almeida para administrar a cidade de São Luís durante o período de 31 de dezembro de 1927 a 2 de fevereiro de 1930 (LISTA..., 2022).

O João Paulo durante a década de 1970 já se “orgulhava” da sua capacidade empreendedora, conforme relatos dos periódicos da época, que anunciam a vida cotidiana no bairro (Figuras 44 e 45).

Figura 44 – Capa do Jornal do João Paulo, 1976



Fonte: Biblioteca Pública Benedito Leite

Figura 45 – Reportagem de capa do Jornal do João Paulo sobre prosperidade econômica do bairro do João Paulo, 1976

Cr \$ 10 milhões arrecadados num semestre no João Paulo

O aumento na arrecadação de impostos e taxas de quase Cr\$ 5 milhões nos últimos seis meses do ano passado é uma prova da alta potencialidade fiscal do João Paulo e significa ao mesmo tempo que os industriais e empresários do bairro entenderam a nova filosofia do governo de integração fisco-contribuintes.

Ense o propósito do diretor da Imauf, sr. Valdir Rocha, ou seja, dotar o João Paulo com algo condizente com a sua realidade sócio-econômico. Aqui estão instalados grandes contribuintes e, para citar apenas um, o Café Caravina.

Há muito tempo vem funcionando na coletoria do João Paulo um guichê do Banco do Estado do Maranhão para re-

A fim de facilitar o atendimento aos contribuintes e ao mesmo tempo aumentar o dinamismo da coletoria, o Secretário da Fazenda conseguiu a autorização para que o banco passe a receber, já a partir do último dia 3 de fevereiro também o ICMS e taxas.

— É um sistema mais viável e Mágico. Além, já implantado em outras cidades.

Fonte: Biblioteca Pública Benedito Leite

Apesar de todas as dificuldades que se apresentam no seu espaço urbano, aponta-se de maneira positiva, ainda que isto possa disfarçar uma difícil realidade no seu cotidiano, há de se olhar como o fator econômico que envolve o João Paulo é facilitado, de certa maneira, pela sua excelente localização, o grande número de bairros que têm o João Paulo como um referencial para onde se deslocam a fim de terem acessos aos serviços e demais atividades que

ali se encontram. Conforme Pesquisa socioeconômica do Instituto Maranhense de Estudo Socioeconômicos e Cartográficos (IMESC), o João Paulo está entre os 10 bairros que possuem empresas regulamentadas e ativas em São Luís durante o ano de 2019 (Quadro 4).

Quadro 4 – Pesquisa socioeconômica empresas ativas de São Luís

Tabela 1 - Ranking dos dez bairros com mais empresas ativas em São Luís (2019)

Ranking	Bairros	População	Empresas
1º	Renaissance	18.279	2.630
2º	Centro	7.463	2.337
3º	São Francisco	14.982	1.209
4º	Calhau	3.684	1.024
5º	Cidade Operária	39.058	901
6º	Cohatrac I, II, III, IV, Primavera – Cohatrac	18.227	882
7º	Jardim São Cristóvão I	13.858	628
8º	Vicente Fialho	3.851	561
9º	Angelim	12.823	547
10º	Bequimão	15.090	509
11º	Cohama	8.574	479
12º	Vila Esperança	5.395	448
13º	Olho d'Água	7.872	439
14º	Ponta d'Areia	2.951	407
15º	Cohab Anil III	4.963	401
16º	Vila São Luís	5.113	388
17º	João Paulo	8.999	365
18º	Jardim Eldorado	2.337	357
19º	Anjo da Guarda	22.847	356
20º	São Cristóvão/Tirirical	5.460	313

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da RAIS e do IBGE

Fonte: São Luís *et al.* (2019).

Outro fator que há de se pontuar, segundo Petrus e Júnior (2015), a desigualdade socioespacial entre os bairros da grande São Luís, demonstra que o João Paulo se enquadra como um bairro de médio índice de desigualdade, o que significa que o bairro mantém um equilíbrio social que consegue atender todas as classes de renda que habitam, transitam pelo bairro, diante de uma grande variedade de atividades comerciais e prestação de serviços oferecidos. O parâmetro adotado foi chamado de Índice de Desigualdade Socioespacial (IDSE), o qual define variáveis que servem como parâmetros de avaliação das condições de infraestrutura que bairro apresenta (Figura 46).

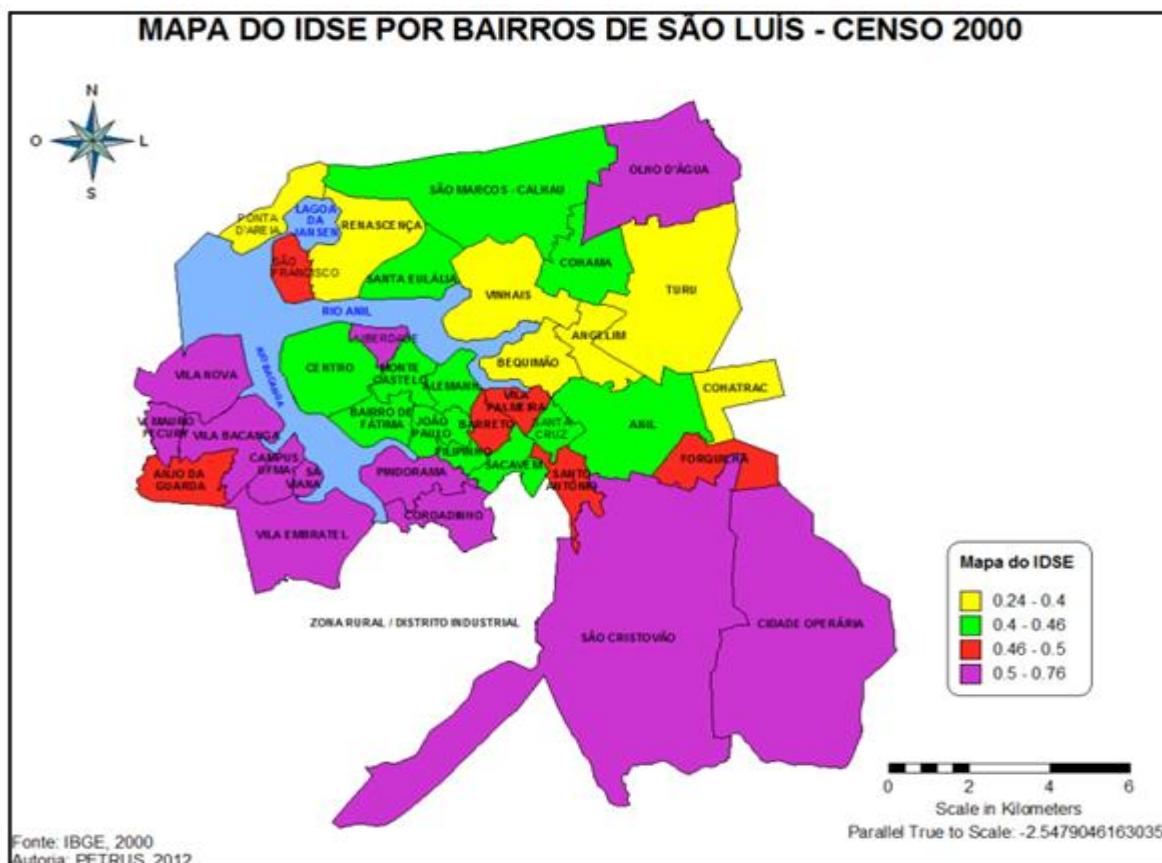
Conforme as definições de verificação se tem:

IDSE (Baixo): < 0,5

IDSE (Médio): $> 0,5 < 0,8$

IDSE (Alto): $> 0,8 < 1,0$

Figura 46 – Mapa de IDSE por bairros em São Luís, 2019



Fonte: São Luís *et al.* (2019).

A localização do bairro do João Paulo possibilita no estudo sobre acessibilidade urbana, trazer a importância desta reflexão sobre como as pessoas estão fazendo uso do bairro, pois é grande o número de pessoas que por lá transitam, e a melhora na qualidade de vida proporcionada a todas as pessoas reflete no espaço social que elas frequentam.

Em São Luís, segundo dados das Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT/2022), 176 linhas de ônibus atendem a população, com um fluxo de aproximadamente 700 mil passageiros / dia são atendidos pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT). As linhas de ônibus que percorrem o bairro do João Paulo vêm de vários Municípios dentro da Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL),¹⁸ entre eles São José de Ribamar, Paço do Lumiar

¹⁸ RMGSL – Criada pela Constituição do Estado do Maranhão de 1989, e atualizada conforme Lei Complementar Estadual nº 069/2003 que definiu em sua redação os Municípios que fazem parte, sendo eles: São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar, Raposa e Alcântara.

e Raposa. Para a verificação, foram feitas observações no dia 08 de agosto de 2022 em dois pontos estratégicos, com a observação dos ônibus que vêm dos bairros em direção ao Centro e outras regiões da cidade (Quadro 5 e Figura 41).

Quadro 5 – Linhas de ônibus que circulam na Avenida São Marçal e no bairro do João Paulo

(continua)

Linhas de ônibus que circulam pela Avenida São Marçal no bairro do João Paulo
Coroadinho João Paulo
Tibiri João Paulo
Vila Itamar Rodoviária
Tropical Santos Dumont
Cohatrac Praia Grande
Raposa Praia Grande (município pertencente à Grande Região Metropolitana de S. Luís)
Maiobão Linha 02 São Francisco (município pertencente à Grande Região Metropolitana de S.Luís)
Santa Clara João Paulo
Parque Araçagi Alonso Costa Vila Luizão
Vila Esperança
Vicente Fialho
Divinéia Kennedy
Circular 01
Cafeteira Linha 01 Monte Castelo
Santo Antonio
Maiobão Linha 01 São Francisco (município pertencente à Grande Região Metropolitana de S.Luís)
Jardim das Margaridas / Cohatrac
Ribeira Rodoviária São Francisco
Bom Jesus Coroadinho
Paranã Linha 02
Vila Itamar Rodoviária
Parque Jair João Paulo

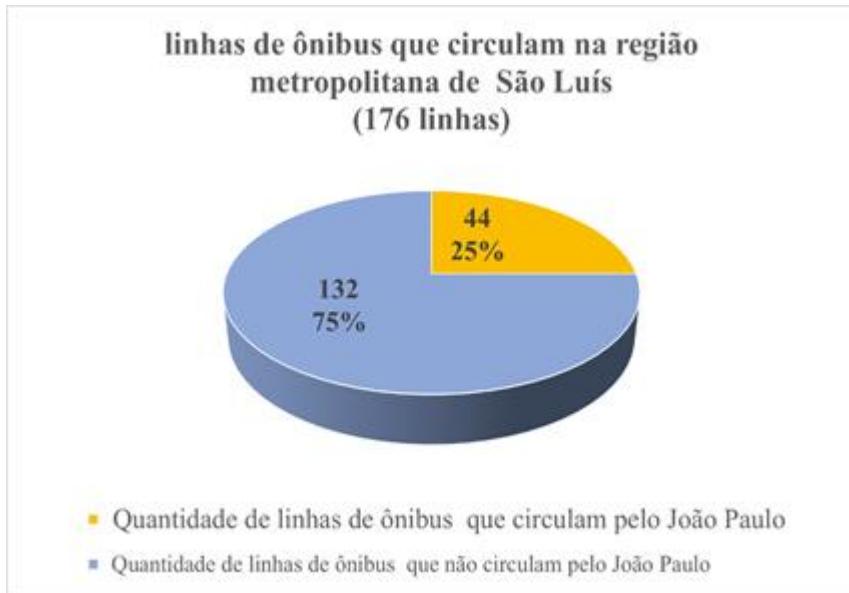
Quadro 5 – Linhas de ônibus que circulam na Avenida São Marçal e no bairro do João Paulo

(conclusão)

Cohatrac IV Praia Grande
Coheb Cerâmica
Vila dos Nobres
Bom Milagre
Habitacional Turu
Cema Detran
Quebra Pote João Paulo
Coroadinho Bom Jesus
Olho D'água João Paulo
Parque Timbira Bom Jesus
Distrito Industrial / Estiva Mercado Central
Sol e Mar
Parque dos Nobres
Maiobão Linha 02
Residencial Nova Terra
Circula 02
Cohatrac São Francisco
São Bernardo / João de Deus
Maracanã / Distrito Industrial
Coqueiro Mercado Central
Parque Amazonas
Morada Grande / Morada do Sol/Amendoeiras Praia Grande

Fonte: Quantidade de Linhas SIT (SÃO LUÍS, 2022).

Figura 47 – Linhas de ônibus que circulam na Avenida São Marçal e bairro João Paulo



Fonte: Dados da pesquisa realizada pelo autor, em 2022, a partir da Quantidade de Linhas SIT (SÃO LUÍS, 2022).

A sua privilegiada localização faz com que o bairro do João Paulo tenha um grande fluxo de pessoas, sejam eles somente usuários do bairro em busca de algum serviço nos inúmeros equipamentos urbanos que ali existem, seja para trabalho ou seja morador, trazendo esta vitalidade urbana através de sua importância para toda a região, mas também escancara a antiga e mal preservada malha viária, fora o precário estado de grande frota dos ônibus que fazem linha para o bairro.

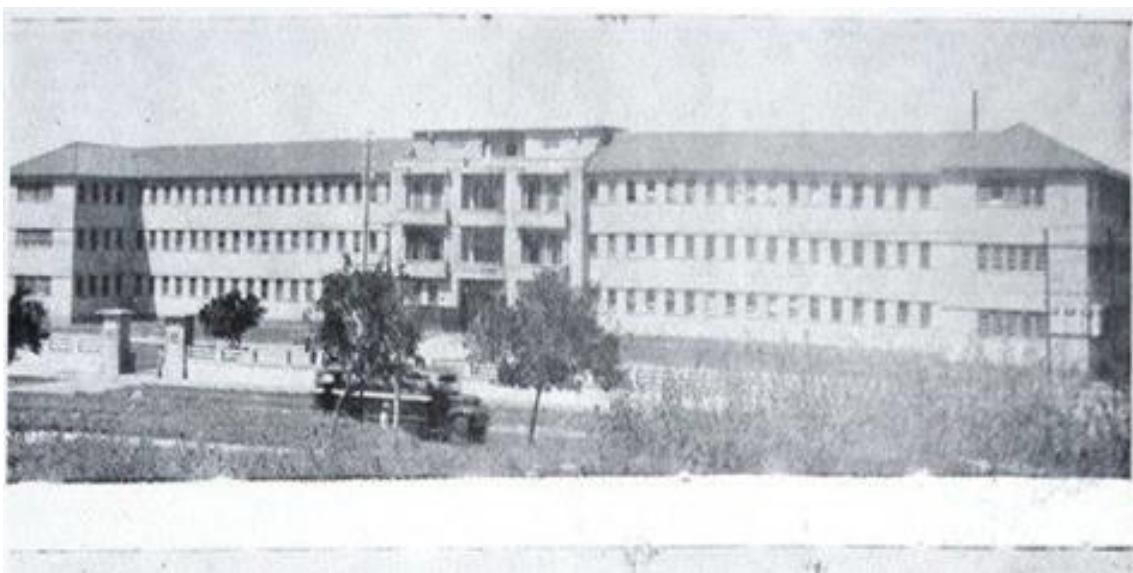
2.4.4 O João Paulo do poder e o João Paulo da cultura

Durante o período denominado de Estado Novo (1937-1945) em que esteve à frente do poder da frágil República do Brasil, Getúlio Vargas notabilizou-se em se tornar um político populista, mas ao mesmo tempo agiu como ditador, na repressão aos seus opositores e no investimento muito forte em todo o Brasil, em obras que representassem traços de seu governo.

Em 1937, o Maranhão tinha Paulo Ramos como Interventor Federal nomeado por Getúlio para conduzir em São Luís todas as intervenções necessárias para trazer a São Luís os traços de racionalidade do Modernismo, e ao mesmo tempo demonstração de força de seu governo. Desse modo, em 1937 foi iniciada a construção do Quartel Militar do 24º Batalhão de Infantaria de Selva Barão de Caxias, antigo 24º Batalhão de Caçadores (24 BC) como era bastante conhecido no João Paulo, tendo a finalização de sua construção em 1941.

Anteriormente, o Quartel do Exército funcionava no Campo D'ourique, sendo demolido anos depois para dar lugar à construção da Praça Deodoro. A edificação foi demolida e trata-se de uma estrutura composta de uma edificação de 02 pavimentos composta de um pavilhão em formato de “U”, englobando setores administrativos, alojamentos das tropas, e outros setores. Segundo Grete (2020), o 24º Batalhão de Infantaria de Selva (24º BIS) é um exemplar vivo da chamada Arquitetura do Poder, e sua construção está relacionada ao espírito de civismo implementado por Vargas (Figura 48 e Foto 1) (PFLUEGER, 2020).

Figura 48 – Quartel do 24º BC no bairro do João Paulo, 1941



Fonte: Jorge (1950)

O Quartel do 24º BIS Barão de Caxias é uma das mais importantes representações do estilo Art Dec que se apresentou em São Luís, porque a sua construção na região do João Paulo, assim como em outras regiões do Brasil, tem explícito o projeto expansionista de poder de Getúlio Vargas, pois demonstra uma clara mensagem de que o retorno ao passado da velha estrutura nacional do Brasil que seriam as oligarquias que dominavam a política nacional, não tem volta.

Foto 1 – Quartel 24º BIS Barão de Caxias



Fonte: Arquivo do autor, em 2022

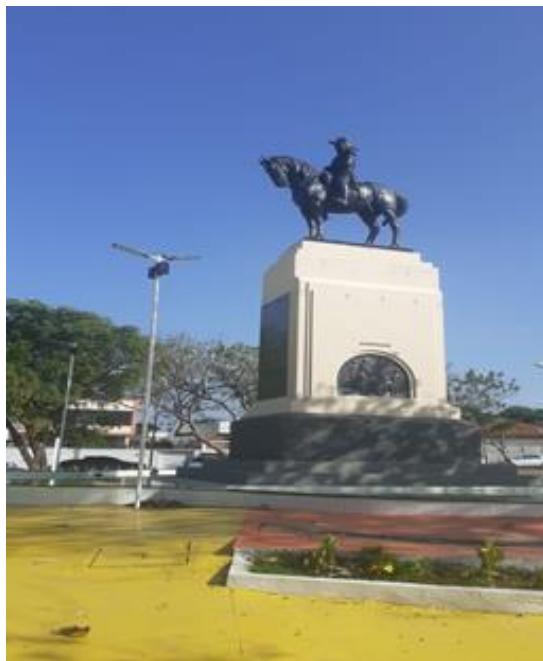
. Ainda como parte do ideal de civismo nacional preconizado pelo governo de Vargas, foi também inaugurada em 1942 no João Paulo, a Praça Duque de Caxias, uma homenagem ao Barão Duque de Caxias, considerado o patrono do Exército brasileiro em função da vitória do Brasil na Guerra do Paraguai (1866) sob o seu comando frente às tropas brasileiras (Figura 49 e Foto 2).

Figura 49 – Quartel do 24º BC com a Praça Duque de Caxias já implementada, 1950



Fonte: Jorge (1950).

Foto 2 – Estátua em homenagem ao Barão de Caxias na Praça Duque de Caxias no bairro do João Paulo, 2022



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

Em 1945 o Brasil viveu o período de transformações na sua conjuntura política com a deposição de Getúlio Vargas, e em seu lugar assumiu o General Eurico Gaspar Dutra em outubro do mesmo ano, ratificado Presidente da República em dezembro de 1945, através da primeira eleição com participação de mulheres (Figura 50) (HENRY; MONTEIRO, 2022).

Figura 50 – Capa do Jornal O Globo sobre eleições de 1945



Fonte: Henry e Monteiro (2022)

O governo do Presidente Dutra foi marcado pelo fortalecimento e defesa de pautas conservadoras e nacionalistas, havia, no entanto, o objetivo de sufocar as ideologias socialistas e comunistas que cresceram no Brasil como oposição a Vargas. Nas eleições de 1945, os partidos de esquerda alcançaram uma grande visibilidade elegendo 15 deputados e 01 Senador que foi Luís Carlos Prestes, e conseguiram espaço no Congresso com o crescimento do Partido Comunista do Brasil (PCB) (HENRY; MONTEIRO, 2022). São Luís recebeu a visita do Presidente Dutra nas instalações do 24º BC e da Praça Duque Caxias, no bairro do João Paulo em 1948 (Figuras 51 e 52).

Figura 51 – Presidente Eurico Gaspar Dutra em visita ao Quartel 24º BC, 1948



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

Figura 52 – Presidente Eurico Gaspar Dutra em visita à Praça Duque de Caxias, 1948



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

O Caminho Grande possibilitou com que o bairro do João Paulo fosse se tornando uma área de relevância não somente na esfera urbanística de expansão da cidade de São Luís, mas também uma área estratégica militarmente, face ao posicionamento do quartel do 24º BC em uma região que se tornaria um núcleo urbano significativo nas décadas seguintes (Figura 53).

Figura 53 – Caminho Grande com bonde elétrico passando pelo João Paulo em frente ao Quartel do 24 BC, 1948



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

Após a chamada Segunda República (1945 – 1954), o mineiro Juscelino Kubitschek, mais conhecido como JK, assume a Presidência do Brasil (1955 – 1961), dando início a um governo que prometia desenvolver o Brasil de 50 anos em 5, através do Plano de Metas, estabelecido para o alcance do seu plano. Foi um governo que priorizou a abertura ao capital estrangeiro para fomentar o desenvolvimento da indústria brasileira, fazendo com que o Brasil entrasse em um grande endividamento com o FMI. JK mudou a sede da Capital do Brasil do Rio de Janeiro, para a cidade de Brasília, que foi planejada e construída com esta função, sendo fundada em 21 de abril de 1960 (MOREIRA, 2003).

São Luís também contou com a presença do Presidente JK em 1958 nas instalações do 24 BC no bairro do João Paulo. A Visita aos quartéis funcionava como o fortalecimento do espírito nacionalista que começou desde a era Vargas (Figura 54).

Figura 54 – Presidente Juscelino Kubitschek em visita ao 24º BC, 1958



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

Após o governo de JK, durante o período da segunda República, Jânio Quadros venceu as eleições de 1960 e assumiu o governo após a saída de Juscelino em 31 de janeiro de 1961. Foi um governo que procurou valorizar a política econômica interna, com a valorização dos produtos produzidos no Brasil, além de medidas para conter a alta inflação e o endividamento herdados do governo anterior de JK (MELO; BASTOS; ARAÚJO, 2006).

Em busca de obter uma maior autonomia do FMI, buscou aproximação de países comunistas como a China, União Soviética e Cuba. Com discurso de que a Democracia estava em risco no Brasil, Jânio sofreu pressões internas e renunciou 7 meses após a sua posse.

Assumiu o governo, João Goulart, que ficou de 1961 – 1964, e seguiu as ações de Jânio Quadros no sentido de manter uma independência do capital financeiro americano representado pelo FMI. Sofreu pressões internas pelas medidas que buscavam severo ajuste fiscal em defesa da economia nacional e o investimento em programas sociais voltados para atendimento da população mais pobre. Em função de um fortíssimo conflito interno, uma fragilidade política e a falta de apoio do capital internacional, João Goulart foi deposto através de um golpe militar em 1º de abril de 1964, que pôs fim a quase duas décadas de democracia no Brasil (HENRY; MONTEIRO, 2022).

Ao assumir o governo de maneira ilegítima, os militares impõem logo uma forte repressão no Brasil, com a cassação de mandatos de parlamentares e a suspensão dos direitos políticos de todos os cidadãos brasileiros através do Ato Institucional de nº 01 (AI-1). Em

eleição indireta pelo Congresso, o Marechal Castelo Branco é escolhido como Presidente da República pelo período de 5 anos, até o ano de 1966 (Figuras 55 e 56).

Figura 55 – Presidente Castelo Branco em visita ao 24º BC - 1966



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

Figura 56 – Presidente Castelo Branco em visita ao Quartel 24º BC na companhia do então Governador do Maranhão, José Sarney em 1966



Fonte: Minha Velha São Luís (2022)

Assim, contextualizou-se, de forma breve, uma narrativa da política brasileira a partir do Estado Novo, relatou-se ainda fatos da política maranhense ocorridos durante a era Vargas e até a tomada do poder pelos militares, em 1964. Relata-se, agora, que o bairro do João Paulo, tem um histórico muito valoroso na transformação de uma mancha urbana que foi se consolidando com o passar dos anos.

A Avenida que é o principal eixo rodoviário do João Paulo, originariamente era denominada de João Pessoa, mas através da Lei Municipal de nº 4.487 de 2005, teve o seu nome alterado para Avenida São Marçal em função do outro enorme valor que o bairro respira, a Cultura popular. O evento acontece tradicionalmente no último dia do mês de junho na Avenida, e denominada de Festa de São Marçal, corroborando para esta relevância histórica que o bairro apresenta na história da cidade de São Luís.

São dezenas de grupos culturais do Bumba-meu-boi no sotaque de matraca¹⁹ que arrastam uma verdadeira multidão de mais de 200.000 (duzentas mil) pessoas em torno do Bumba-meu-boi, personagem principal da festa²⁰ (Figura 57).

Figura 57 – Multidão na Festa de São Marçal, 2022



Fonte: Imirante.com (2022).

¹⁹ Bumba-meu-boi sotaque de matraca – ou da Ilha – é proveniente da região metropolitana de São Luís (São Luis, Raposa, São José de Ribamar e Paço do Lumiar). A maioria dos grupos deste sotaque é proveniente dos bairros periféricos e contém forte presença de brincantes afromaranhense. Distingue-se pelos pandeirões, tocados posicionados em cima do ombro; e as matracas, dois pedaços de madeira que são batidos entre si. A sonoridade e o bailado dos brincantes são mais lentos, mas com um ritmo muito marcado. Os brincantes dançam em roda em volta do boi, do amo, dos vaqueiros e da mãe Catirina e pai Francisco. Outros personagens característicos deste sotaque são: cabcloco de pena, índia, burrinha, cabcloco de fita (FONSECA, 2016).

²⁰ Tradição no João Paulo volta com força total (CUNHA, 2022).

De acordo com Ferreira Júnior, Veloso e Maia (2022), a origem da festividade tem duas versões para seu início. A primeira é a de que o evento surgiu a partir da proibição dos grupos de Bumba-meu-boi de se apresentarem no centro da cidade de São Luís pela elite ludovicense no começo do século XX, com o argumento de que era preciso manter a organização e a manutenção da ordem, limitando os deslocamentos dos grupos culturais somente até o Areal, hoje, bairro do Monte Castelo, vizinho do João Paulo.

Uma segunda versão é a de que um conhecido comerciante da época e morador do João Paulo, José Pacífico de Moraes (1901 – 1972), deu início ao evento a partir da contratação das brincadeiras de Bumba-meu-boi para que se apresentassem em frente à sua casa no dia 29 de junho de 1928 teve início o encontro dos grupos de Bumba-meu-boi sotaque de matraca que no ano de 2023 fará 95 anos desta rica tradição que se tornou patrimônio imaterial da humanidade no ano de 2019.²¹

Através da Lei Municipal de nº 4.626 / 06 a Festa de São Marçal recebeu o título de bem cultural e imaterial e transformou o dia 30 de junho no Dia Municipal do Brincante de Bumba-meu-boi. Uma imagem do Padroeiro dos brincantes, São Marçal, foi erguida no local como uma simbologia que mistura devoção e o lúdico, fazendo com que seja um marco na paisagem urbana da Avenida São Marçal (Foto 3).

Foto 3 – Imagem do Padroeiro dos brincantes de Bumba-meu-boi, São Marçal, 2022



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

²¹ Bumba meu boi do Maranhão é Patrimônio Cultural Imaterial da Humanidade (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2019).

A relação do João Paulo com a cultura do Bumba-meu-boi traz a relação histórica do bairro com o Caminho Grande, pois toda a produção que vinha das áreas consideradas rurais da Ilha de São Luís como Maioba para a região da Praia Grande, e seguia o caminho do João Paulo. São várias as regiões também consideradas rurais como Maracanã, Juçatuba, Pindoba, cidade balneária de São José de Ribamar, que possuem grupos de Bumba-meu-boi de matraca que participam da Festa de São Marçal, e cria esta atmosfera histórica e cultural tornando ainda muito mais representativos os cortejos dos grupos culturais durante a Festa de São Marçal (Figura 58) (SÃO LUÍS; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2008).

Figura 58 – Brincadeira de Bumba-meu-boi durante Festa de São Marçal, 2022



Fonte: Imirante.com (2022).

Durante as festividades juninas no João Paulo, acontece uma simbologia histórica com a integração entre o batalhão militar do 24º BIS e os batalhões culturais dos grupos de Bumba-meu-boi. A área militar se transforma na área onde a cultura mostra a sua potência através das marcações dos ritmos das matracas (Figura 59).

Devido a sua magnitude, o evento conta com o apoio de parceiros como o governo do Estado, a prefeitura de São Luís e o Exército brasileiro, que conta há décadas com um batalhão em frente à Avenida São Marçal. Por fim, outra tradição que acompanha a festividade é a distribuição do ‘caldinho de feijão’ à população, com o intuito de restabelecer as forças daqueles que dedicaram sua noite ao festejo. (FERREIRA JÚNIOR; VELOSO; MAIA, 2022, p. 60).

Figura 59 – Brincantes de Bumba-meu-boi em frente ao 24º BIS recebendo apoio do Exército na distribuição de caldo de feijão, 2022



Fonte: Imirante.com (2022).

A Avenida São Marçal no dia 30 de junho é fechada para o tráfego de automóveis, o sistema de transporte coletivo também é desviado para a Avenida dos Franceses, apresentando-se sem condições para atender tamanho número de pessoas que se direcionam até a área reservada para o evento. E neste contexto de alegria e celebração, também necessita estar presentes o sentimento de pertencimento e inclusão para que o espaço lúdico seja também o espaço da inclusão.

3 ACESSIBILIDADE URBANA NO BAIRRO DO JOÃO PAULO

3.1 Acessibilidade urbana no Plano Diretor de São Luís

O atual Plano Diretor da cidade de São Luís é a Lei municipal de nº 4.669 de 2006 que, em seu Artigo 2º, destaca a função social da cidade, na qual descreve que o cumprimento de elementos essenciais, como acessibilidade são necessários para a realização de uma sociedade desenvolvida e justa, que assegure a todas as pessoas a plena realização enquanto cidadão em todas as suas atividades, isto é, o acesso igualitário (SÃO LUIÍS, 2006a).

Em todo o corpo do texto da lei, vários são os artigos em que a promoção da acessibilidade é fundamental e de maneira universalizada, isto é, abrange todos os grupos sociais que participam na construção da cidade e, no bairro do João Paulo, apesar de ser um dos bairros mais antigos de São Luís, muito pouco é feito na promoção de espaços acessíveis. A política de acessibilidade no Plano Diretor de São Luís, se encontra no Título V, dos Artigos 42 até o Artigo 51 (SÃO LUIÍS, 2006a).

O Artigo 43, ao afirmar que Acessibilidade urbana é uma política de gestão para a cidade, assume o compromisso de efetivar a concretização desse direito no bairro do João Paulo, e deve ser interpretado de maneira bem mais abrangente, não olhando apenas como a necessidade de construir um ou outro acesso mais adequado para facilitar o ingresso a determinado espaço ou edificação (SÃO LUIÍS, 2006a).

O Plano Diretor é a cartilha que orienta as ações de desenvolvimento urbano do Município de São Luís, de forma que possa saber o quê e por onde começar, tem a competência material de organizar os espaços urbanos da cidade, e a forma como estes espaços se tornarão inclusivos, acessíveis e seguros. O Artigo 30, inciso VIII da Constituição Federal brasileira, atribui aos Municípios a organização e a transformação dos espaços urbanos, através de um planejamento participativo e controle do uso e ocupação do solo urbano (BRASIL, [2020]).

O Programa brasileiro de acessibilidade urbana, lançado em 2006, denominado de Brasil Acessível,²² fornece ainda mais subsídios para reforçar que a Acessibilidade deve ser vista como parte de uma política de mobilidade urbana, promovendo a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania a todos os grupos sociais.

²² O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana tem como objetivo estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades, uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público (BRASIL, 2014).

Garantir acessibilidade é garantir um direito fundamental, já preconizado no artigo 5º da Constituição Federal do Brasil, de evitar que o problema nasça. As ações pontuais em bairros da cidade de São Luís, criam ações que muitas vezes não estão associadas às vidas das pessoas. A Lei municipal de nº 4.590, de 2006, que estabelece diretrizes e regulamenta a construção e conservação de muros e calçadas (SÃO LUÍS, 2006b), não se aplica como prática diária de maneira sintonizada com o Plano Diretor e bem menos com a Normatização técnica como a NBR 9050 que, mesmo sendo um Normativa, tem a força de lei como forma de criar oportunidades de acessos a todos.

É necessário a tomada de consciência de proprietários de imóveis de que calçadas são elementos essenciais na circulação das pessoas, e que o poder público também contribua com a ação fiscalizadora a propiciar espaços com que as calçadas sejam, de fato, espaços democráticos e construtores de cidadania. Jacobs (2000), descreve o que podemos chamar de propriedades das calçadas, ao propor atribuições como: segurança, espaço do contato e integração para as crianças.

Contudo, as calçadas e aqueles que as usam não são beneficiários passivos da segurança ou vítimas indefesas do perigo. As calçadas, os usos que as limitam e seus usuários são protagonistas do drama urbano da civilização versus a barbárie manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas das cidades e suas calçadas. (JACOBS, 2000, p. 30).

Parece um tanto utópico de acontecer isto na prática, mas quando existem leis específicas para a realização destas utopias, não seria justo buscar as causas que impedem o efetivo cumprimento deste direito?

O Plano Diretor aprovado em 2006, vem desde o ano de 2019 sendo discutido a sua revisão e posterior atualização com as novas demandas da cidade, passados mais de 10 anos, prazo máximo estabelecido no Estatuto da cidade (Lei. 10.257/2001), conforme redação do Artigo 40 §3º que descreve que o Plano Diretor deverá ser revisado, pelo menos, a cada dez anos e com a participação da Sociedade Civil em audiências públicas (BRASIL, 2001).

Interessante observar que na Proposta de Revisão, o Título V que trata da Política de Acessibilidade, no texto proposto é ampliado o conceito para Política de Acessibilidade Universal, alargando a compreensão de que acessibilidade deve ser para todas as pessoas. O engajamento institucional é também motivo de se destacar, porque no texto revisional (Artigo 52), o Poder Público deve assumir o papel de fiscalizador no sentido de promover Acessibilidade a todas as pessoas no conjunto da infraestrutura urbana no acesso aos mobiliários urbanos, serviços, transporte público, lazer, sempre com autonomia, equidade e segurança.

No Plano Diretor de 2006 foi criada uma Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), e ratificada a sua permanência e maior atribuição no novo Plano Diretor, sendo composta por representantes do Poder Público Municipal e Sociedade Civil que deveriam ter a incumbência de fiscalizar e propor as ações necessárias para termos espaços mais acessíveis e inclusivos, porém, nestes 17 anos passados, ainda é bem deficiente a sua atuação no espaço urbano da cidade de São Luís, em especial nos bairros mais pobres como o bairro do João Paulo.

A organização Plano Diretor de São Luís, após ser revisado e aprovado pela Câmara Municipal de São Luís, precisa incorporar na prática o desejo e o efetivo cumprimento de uma cidade justa e igualitária.

Conforme o Zoneamento urbanístico da cidade de São Luís, o bairro do João Paulo apresenta regiões que estão na Zona Residencial (ZR) de nº 03, denominada de ZR-3 e regiões em áreas denominadas de Zonas s Interesse Social (ZIS) de nº 01. Entre suas características de enquadramento, esta Zona Residencial apresenta critérios mínimos e máximos que regulam toda a forma de se pensar o espaço urbano do bairro (Figura 60).

Figura 60 – Mapa de Zoneamento da Zona Urbana de São Luís, 1992



Fonte: Adaptado por Ribeiro, em 2022 de São Luís (2014).

a) (Lei de nº 3.253 de 1992) – Prefeitura Municipal de São Luís - MA

Características do ZR nº 03 - ZR-3

- I. Área mínima do lote igual a 300,00 m² (trezentos metros quadrados);
- II. Testada mínima do lote igual a 10,00 m (dez metros).

III. As ocupações dos lotes pelas edificações ficam disciplinadas pelas seguintes normas: I. Área Total Máxima de Edificação (ATME) igual a 150% (cento e cinquenta por cento) da área do terreno; II. Área Livre Mínima do lote (ALML) igual a 40% (quarenta por cento) da área do terreno; III. Afastamento frontal mínimo igual a 3,00 m (três metros); IV. Gabarito máximo permitido igual a 04 (quatro) pavimento. ((SÃO LUÍS, 1992, não paginado).

b) Características do ZIS nº01 – ZIS 01

- Parâmetros a serem adotados dependem de análises e diretrizes da Prefeitura;
- Análise feita de acordo com as diretrizes da realidade existente.

3.2 A atuação do Poder Público Municipal na promoção da Acessibilidade Urbana na cidade de São Luís e no bairro do João Paulo

A Constituição Federal de 1988 definiu as competências e autonomia dos entes federativos que compõem a República Federativa do Brasil (BRASIL, [2020]). A figura do Município passa a ter uma importância e responsabilidade no mesmo nível dos demais entes federados, como a União, os Estados e o Distrito Federal.

Ao promovê-lo a este nível de participação na estrutura administrativa, a Constituição descentraliza o poder e compartilha as responsabilidades na organização da Federação brasileira. Aos Municípios, conforme o Artigo 170, inciso V da Carta M coube a promoção do ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano (BRASIL, [2020]).

É nos bairros que a vida dentro das cidades se desenvolve, é neste núcleo urbano que os usuários e moradores têm a clara percepção das inúmeras demandas que interferem nas suas condições de vida, e da maneira com que o Estado gere todo este contexto urbano através de um planejamento que venha a atender as inúmeras realidades locais.

E quando se fala em território livre e em condições possíveis para todos os cidadãos que transitam e moram nos bairros, fala-se da existência de condições de acessibilidade no meio urbano, sejam eles pessoas com deficiência ou algum tipo de restrição de mobilidade, ou pessoas sem nenhuma restrição em seus deslocamentos, independentemente de suas características físicas e atributos. Os Municípios devem ter o compromisso constitucional de regular o uso dos espaços públicos de maneira a promover a cidadania e inclusão.

Os espaços públicos que incluem desde as calçadas, ruas, praças, parques, dentre outros, conectam as principais dimensões da vida urbana. Não apenas transitamos por eles no deslocamento diário de casa para o trabalho, mas também nos tornamos de fato cidadãos ao ocupá-los para o nosso lazer, para a expressão artística e para a mobilização política. Estes espaços são, portanto, vitais para pensar e exercer a cidadania, sendo o local por exceléncia em que exercemos nosso direito à cidade. (SANTOS JÚNIOR; PINEIRO; NOVAES, 2021, p. 109).

Em São Luís, a Prefeitura Municipal através de atual gestão, criou em sua estrutura organizacional, uma Secretaria dedicada para o atendimento das demandas das pessoas com deficiência, a Secretaria Municipal Extraordinária da Pessoa com Deficiência (SEMEPED). Entre as principais funções do referido Órgão, estão a coordenação, fiscalização e orientação na implantação de políticas públicas relacionadas às pessoas com deficiência, além de uma política de fomento que possibilite a proposição de ações que consigam quebrar barreiras existentes nos espaços coletivos da cidade.

Uma Ação Civil Pública (ACP) proposta em março de 2017 pela 1^a Promotoria de Justiça de Meio Ambiente junto ao Tribunal de Justiça do Maranhão pedia que a Prefeitura de São Luís cumprisse o que determina a Lei de nº4.590 / 2006 (Lei de muros e calçadas) em todo o Município de São Luís, Ação Pública que foi acolhida em 2019 pela Vara de Interesses Difusos e Coletivos e dada sentença em favor da mesma para que o Município faça cumprir em um prazo de 05 (cinco) anos o que a Lei que prevê, em seu artigo 3º, que todo proprietário de terreno, edificado ou não, no Município de São Luís, é obrigado a “fechá-lo, na sua testada voltada para o logradouro onde está localizado o imóvel” e a “construir o passeio” (MARANHÃO, 2019, não paginado).

No que se refere à promoção da acessibilidade urbana, pode-se citar o Programa Centro Acessível (Figura 61), implantado em 2021 através da Secretaria Municipal de Inovação, Sustentabilidade e Projetos Especiais (SEMISPE) em conjunto com a SEMEPED, e que tem o objetivo de garantir um espaço urbano mais inclusivo para maranhenses e turistas com deficiência física ou mobilidade reduzida. Entre as ações a serem realizadas pelo Programa, estão:

- a) Implantação de rotas acessíveis com a construção de rampas
- b) Travessias elevadas para pedestres
- c) Alargamento de passeios
- d) Implantação de mobiliário urbano (bancos, lixeiras, bicicletários)
- e) Reforma/construção de banheiros públicos acessíveis
- f) Sinalização vertical e horizontal
- g) Melhoria da iluminação pública
- h) Paisagismo

i) Retirada de obstáculos (barreiras)

A Prefeitura Municipal de São Luís busca facilitar a livre circulação de maneira bem específica para Pessoas com Deficiência ou com restrição de mobilidade que não conseguem se deslocar de maneira autônoma pelas ruas do Centro Histórico. Mas esta pontualidade do atendimento, não ajuda a universalizar acessibilidade como um direito fundamental de todas as pessoas.

Figura 61 – Programa Centro Acessível da Prefeitura Municipal de São Luís na região do Centro Histórico



Fonte: São Luís (2021a).

O Programa Calçada Legal é outra iniciativa que visa sensibilizar a população, em especial os proprietários de imóveis residenciais e comerciais para que possibilitem condições de circulação nas calçadas que estão sob seu domínio, não somente para PcD ou PMR, mas como uma condição fundamental de todos àqueles que precisam fazer uso deste elemento que faz parte da paisagem urbana assim como as ruas.

Iniciado em 19 de outubro de 2021 no bairro da Cidade Operária, em virtude de apresentar o maior número de pessoas com deficiência da Capital, com 54.864 pessoas, segundo dados do IBGE (2010). A ação em um primeiro momento notificou 85 proprietários de imóveis para a necessidade de adequação das calçadas conforme a legislação municipal de nº4.590/2006 (Lei de muros e calçadas) e conforme padrões definidos no normativo técnico da ABNT NBR 9050 (Acessibilidade às Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos). A gestão é da Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação (SEMURH) (Figura 62).

Figura 62 – Programa Calçada Legal da Prefeitura Municipal de São Luís na região da Cidade Operária



Fonte: São Luís (2021b).

No bairro do João Paulo estas ações ainda não se tornaram uma prioridade no sentido da aplicação da legislação sobre acessibilidade no espaço público do bairro. Não se observa nenhuma ação coordenada como medida de política pública, e cabe o seguinte questionamento: Quais os parâmetros definidos de análise do bairro para que o Programa Calçada Legal seja implantado em seu espaço urbano? Um espaço acessível está sendo compreendido como uma ação isolada ou como fomentador de desenvolvimento social e econômico?

3.3 Acessibilidade no bairro do João Paulo como instrumento de cidadania

O bairro do João Paulo oferece uma gama de serviços que poucos bairros da cidade de São Luís possuem. Conforme seção 3.4.2 (ver Quadro 4) desta Dissertação, temos uma descrição econômica de como o João Paulo consegue absorver um razoável investimento financeiro em suas atividades comerciais.

A Avenida São Marçal, em toda a sua extensão, apresenta uma variedade muito grande de equipamentos urbanos. Conforme pesquisa de campo feita no bairro do João Paulo, através de inúmeras visitas ao local, e sendo morador e usuário por muito tempo da região, pude descrever alguns dos principais percorrendo toda a Avenida, e relacionamos alguns dos equipamentos urbanos que possuem uma demanda de usuários bem alta.

Uma contradição bastante perceptível no bairro do João Paulo é a limitação de expansão rodoviária, pois a Avenida São Marçal, com o passar das décadas, foi sendo “comprimida” pelos estabelecimentos que foram se instalando, ocupando áreas que poderiam servir para uma futura expansão da Avenida, pelo menos na sua largura. E, diante deste fator, observa-se um trânsito deficiente, constantes engarrafamentos, ou seja, “problemas modernos” em estruturas antigas.

Conforme Jacobs (2000), esta situação acaba por refletir quando se observa as considerações que podem ser chamadas de “pontos positivos” ou “negativos” de uma área, quando se estuda a viabilidade desta área para investimentos, seja na implantação de novos empreendimentos ou seja na capacidade de estabelecer um Plano de Acessibilidade que atenda ao bairro, valorizando – o ainda mais.

Sejam os bairros o que forem e seja qual for sua funcionalidade, ou a funcionalidade que sejam levados a adquirir, suas qualidades não podem conflitar com a mobilidade e a fluidez de uso urbano consolidadas, sem enfraquecer economicamente a cidade de que fazem parte. A falta de autonomia tanto econômica quanto social nos bairros é natural e necessária a eles, simplesmente porque eles são integrantes das cidades. (JACOBS, 2000, p. 128).

A análise de campo para efeito de estudo de como se dá a acessibilidade urbana no bairro foi feita na Avenida São Marçal, pois o deslocamento por ela possibilita que todos tenham acesso ao espaço público onde se concentram a quase totalidade dos equipamentos urbanos, apresentando como um trecho urbano da malha rodoviária da cidade que se desenvolveu em São Luís a partir da década de 1940, com a construção da Avenida Getúlio Vargas (Figura 63). São inúmeras as atividades desenvolvidas no bairro do João Paulo, que se tornou um bairro satélite, isto é, uma referência para os demais bairros que foram se desenvolvendo ao longo das décadas em torno do João Paulo, entre eles o bairro da Jorda, Coroado, Filipinho, Redenção, Apeadouro e o bairro de Nossa Senhora de Fátima, antigo bairro do Cavaco.

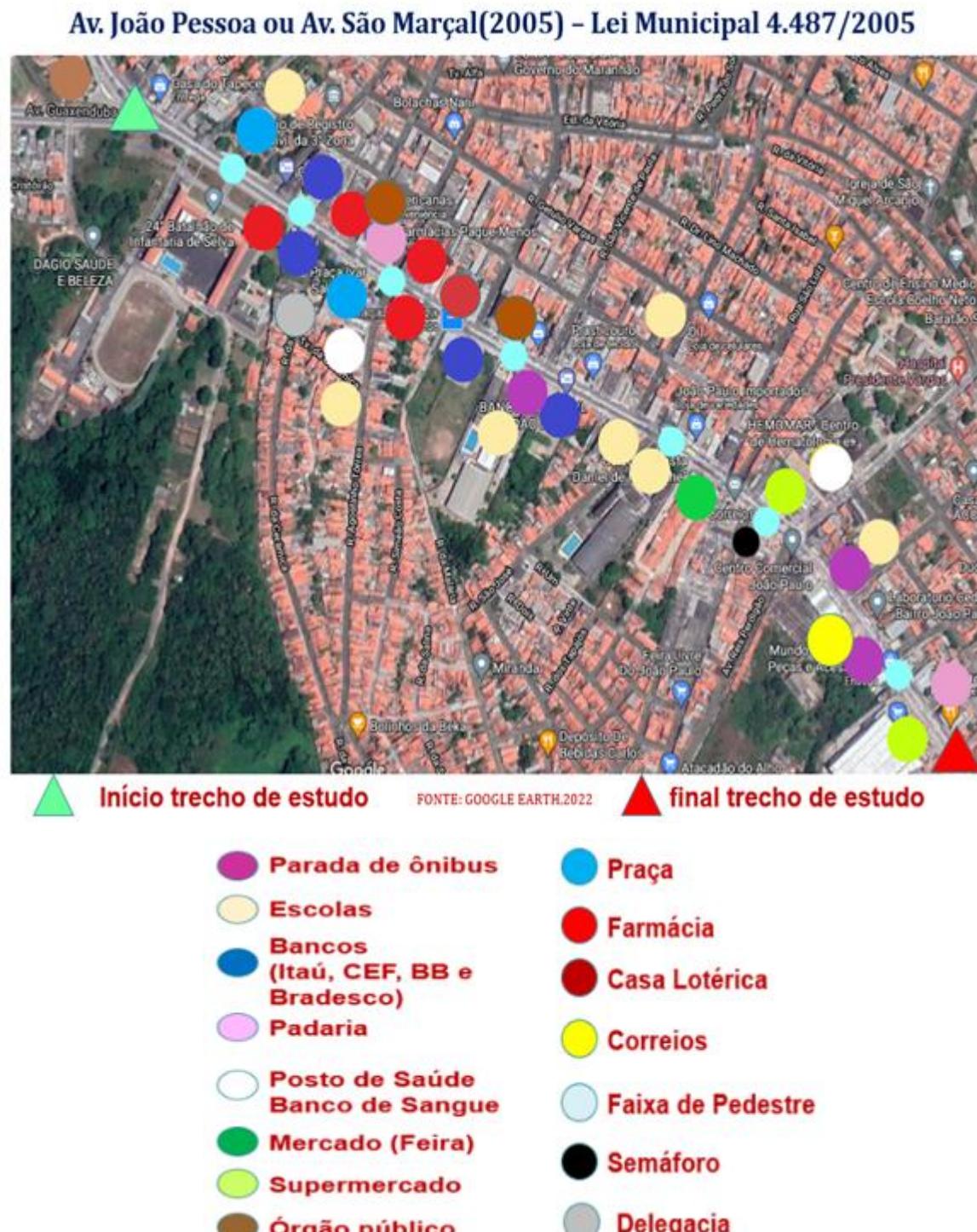
Figura 63 – Avenida São Marçal com marcação dos trechos 01 e 02 - objetos de análise



Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022 do Google Earth.

A presença do capital está muito presente no bairro do João Paulo, com a existência de instituições bancárias representadas pelos 04 (quatro) maiores bancos que atuam no mercado imobiliário e financeiro como Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal (CEF), Banco Bradesco e Banco Itáu. Além de lojas do mercado atacadista, setor farmacêutico, Casas lotéricas, Órgão Público (AGERP), Escolas públicas e particulares, Feira do bairro, Agência dos Correios, Redes do ramo de móveis, eletrônicos, calçados, Posto de Saúde, Delegacia de Polícia, Igrejas, Centros Comerciais (Figura 64 e Mapa 3) (ANEXO E).

Figura 64 – Avenida São Marçal com equipamentos urbanos existentes, 2022



Fonte: Adaptado pelo autor, em 2022 do Google Earth.

Mapa 3 – Mapa com equipamentos urbanos no bairro do João Paulo (2022)



Fonte: Elaborado por Leiliane J. M. Seguins, em 2022, a partir de dados do IBGE (BRASIL, 2021) e do Google Satélite. Software Qgis versão 3.22

O trecho analisado é uma Avenida com duas faixas de rolamento e um canteiro central. O Trecho 01 indicado na Figura 65, é o retorno da Avenida São Marçal, um referencial que faz o encontro entre a continuidade da Avenida Getúlio Vargas, seguindo na direção do centro e passando pelo bairro mais próximo que é o bairro do Apeadouro, e a outra ligação faz o encontro com a Avenida Guaxenduba, também conhecida como Avenida Kennedy.

Figura 65 – Relógio que existia no retorno da Avenida São Marçal - Trecho 01 – Início da análise



Fonte: Minha Velha São Luís (2022).

O referido local foi anos mais tarde, no período de 2005, substituído pela imagem do Santo São Marçal que recebeu a homenagem na mudança do nome da Avenida no bairro do João Paulo. É possível se observar que a configuração e traçado da via sofreu pouca alteração, apenas a retirada dos trilhos que ligava o Caminho Grande através de bondes em direção ao Cutim Anil (Foto 4).

Foto 4 – Imagem do Santo São Marçal onde ficava o antigo relógio no retorno do João Paulo na Av. São Marçal Trecho 01 – Início da análise



Fonte: Acervo do autor, em 2022

O Trecho 02 termina nas imediações de um equipamento urbano que gerou grande impacto na movimentação e economia da região. Um grande empreendimento atacadista que se instalou na década de 2000 (Foto 5).

Foto 5 – Trecho 02 – Equipamento urbano - Atacadista do João Paulo



Fonte: Acervo do autor, em 2022

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei de nº 12.587/12), estabelece entre os seus princípios, diretrizes e objetivos, elementos essenciais na dinâmica da mobilidade urbana dentro das cidades, principalmente em propiciar para todos que precisam exercer o seu direito no uso da cidade. Acessibilidade universal, equidade no acesso de todos no uso do espaço público são elementos que tornam mais eficientes e eficazes todo um conjunto urbano na circulação de pessoas dentro da cidade (BRASIL, 2012).

Mesmo com tamanha demanda por um transporte coletivo e seguro, a infraestrutura do João Paulo não acompanha esta exigência, será que ainda se espera mudanças através dos tempos, como aconteceu com o Caminho Grande? Os instrumentos existentes como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, por se tratar de lei, precisa ser assimilada não como uma ação de gestão urbana somente, mas principalmente uma ação humana que favoreça o transporte coletivo ofertado para aqueles que vivem no bairro, no seu entorno, e não são atendidos nas suas necessidades devido à precariedade quando se trata de acessibilidade urbana no bairro (Foto 6).

Foto 6 – Paradas de ônibus na Av. São Marçal no bairro do João Paulo



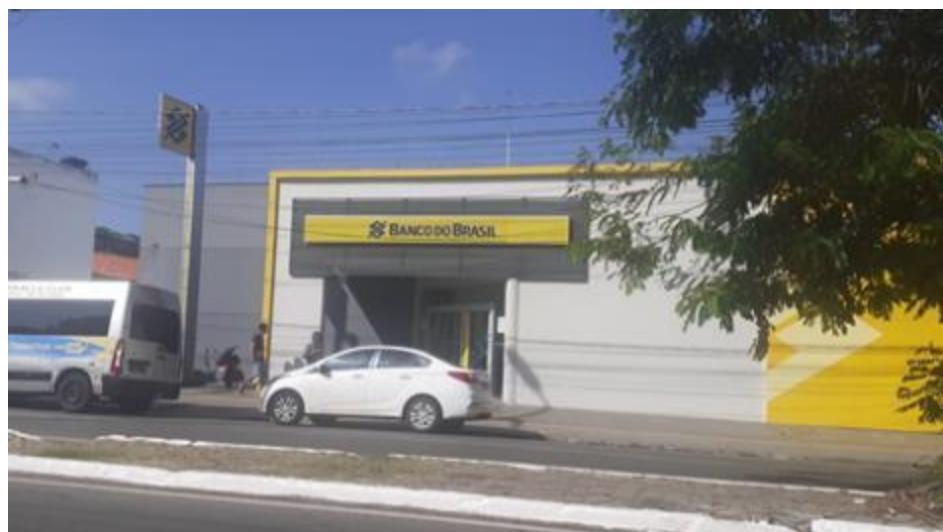
Fonte: Acervo do autor, em 2022

Speck (2016) convida à reflexão sobre como enxergamos a cidade de dentro de um veículo, seja ele particular ou coletivo, pois, em ambas as situações, deixamos de perceber o entorno do cotidiano que se vive ao afirmar que, enquanto nos esforçamos para explicar que a

maneira de nos movimentarmos precisa ser valorizada e aperfeiçoada, o estar vivendo em condições nada satisfatórias deve nos fazer pensar em busca deste propósito.

Cita-se aqui exemplos de 04 equipamentos urbanos que atendem um grande público o dia inteiro, mas que estão localizados em áreas onde o acesso via calçada é deficiente, com a falta de elementos no tocante à Acessibilidade que possibilitariam uma circulação mais facilitada no acesso aos mesmos (Fotos 7 a 10).

Foto 7 – Agência bancária do Banco do Brasil no bairro do João Paulo



Fonte: Acervo do autor, em 2022

Foto 8 – Agência bancária do Banco Bradesco no bairro do João Paulo



Fonte: Acervo do autor, em 2022

Foto 9 – Agência bancária da Caixa Econômica Federal no bairro do João Paulo



Fonte: Acervo do autor, em 2022

Foto 10 – Agências bancárias do Banco Itaú no bairro do João Paulo



Fonte: Acervo do autor, em 2022

Um indivíduo pode se considerar cidadão, na medida em que a cidade possibilita a ele, e a todas as outras pessoas, amplo acesso aos serviços por ela oferecidos, é o mínimo de dignidade, caso contrário se mantém a situação de desigualdade e opressão (SANTOS, 2007). Esta falta de percepção em sentir como é difícil encontrar barreiras que parecem intransponíveis, mas que com o mínimo de boa vontade e empatia seriam possíveis de se resolver, nos leva a questionar sobre quais movimentos se precisa ainda mais para termos uma cidade que acolha a todos?

3.4 As barreiras existentes no espaço urbano do bairro do João Paulo

A Lei de nº 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana traz em seu Artigo 1º o objetivo de total integração entre os diferentes modos de transporte através de uma acessibilidade que possibilite o acesso universal dos espaços urbanos das cidades a todas as pessoas (BRASIL, 2012).

E quando se fala em mobilidade urbana, o pedestre deve ser primeiro a ter o seu direito de ir e vir respeitado. Uma das barreiras encontradas no bairro do João Paulo é o fato de que não existe segurança no deslocamento a pé de maneira confortável em espaços que ofereçam uma infraestrutura adequada para seus usuários.

No bairro do João Paulo, o desenho do espaço urbano está baseado no automóvel, o que tornou ainda mais desigual e segregador e bem menos sucedida a capacidade de caminhar. Acompanhando a reflexão de Speck (2016) ao afirmar que os carros se tornaram o elemento vital das cidades americanas, e quando estendemos também para esta parte da cidade de São Luís, vemos que esta lógica é verdadeira. Assim sendo:

O que não está nada bem é a situação atua, em que o automóvel recebeu carta branca para distorcer nossas cidades e nossas vidas. Longe vão os dias quando os automóveis expandiam as possibilidades e opções para a maioria dos americanos. Agora, graças à sua crescente demanda de espaço, velocidade e tempo, o carro reformulou nossas paisagens e estilos de vida em torno de suas próprias necessidades. É um instrumento de liberdade que nos escravizou. (SPECK, 2016, p. 79).

A cidade moderna apresenta novas formas de barreiras e o planejamento das cidades é baseado no melhor deslocamento dos carros e não das pessoas, trazendo, por consequência, uma competição desigual e violenta, onde o pedestre é a maior vítima, seja pela violência provocada pelos acidentes com os carros, seja pela violência de ter seu direito de transitar com segurança subtraído de maneira planejada. O que vemos cotidianamente nos noticiários é a informação de como está o trânsito, onde está engarrafado e qual a melhor rota a ser buscada, mas e quanto à precária realidade das calçadas que também servem como meio de deslocamento?

Cunha (2012), comenta sobre esta confusão onde o espaço urbano se privatiza, se individualiza, isto é, o que deveria ser de interesse coletivo fica em segundo plano e torna mais difícil o acesso aos equipamentos e serviços urbanos a quem de fato tem prioridade no deslocamento através das calçadas, na travessia segura de vias. Impossível imaginar quais os objetivos propostos pelos planejadores do trânsito sobre como devem se deslocar aqueles que vivenciam a realidade dos bairros, porque pensar o deslocamento a partir da visão do uso do automóvel, acaba por provocar a morte da cidade.

O uso dos espaços urbanos deve proporcionar o equilíbrio entre todos os componentes envolvidos no processo de mobilidade urbana. Jacobs (2000, p. 386) descreve que: “O conflito entre pedestres e veículos nas ruas advém principalmente da quantidade esmagadora de carros, em favor dos quais todas as necessidades dos pedestres, exceto as mínimas, são sacrificadas constante e progressivamente”.

Há muitos anos o caos urbano no João Paulo já se tornou um fato corriqueiro e considerado como “normal” levando em conta tratar-se de um bairro antigo e não ter uma área de domínio público que possibilitesse uma melhor distribuição do fluxo de circulação para veículos particulares, do transporte coletivo e para circulação de pedestres. A Avenida São Marçal é resultado da expansão da cidade nos moldes do urbanismo modernista a partir de 1950, porém o seu desenho urbano seguiu a linha do urbanismo tradicional pela adoção de uma faixa de rolamento estreita na via, sem que houvesse a preocupação de deixar uma faixa de domínio para a expansão da Avenida São Marçal a partir do crescimento urbano e populacional com o passar dos anos (Figura 66).

Figura 66 – Avenida João Pessoa no João Paulo, 1979



Fonte: São Luís Memória no Facebook

A última intervenção urbana feita na Avenida São Marçal foi em 2022 com alteração no fluxo do trânsito em uma ação que segundo a Prefeitura através da SMTT teve o objetivo de facilitar a mobilidade urbana da população no bairro (ANEXO F). Podemos questionar quem de fato foi beneficiado por esta ação, pois o que se percebe é que as mesmas dificuldades de acessibilidades nos espaços como as calçadas ainda estão presentes como

calçamentos deteriorados, a ausência de semáforos com botões acionadores para fechamento do sinal para veículos e sem o sinal sonoro de alerta para o momento da travessia nos cruzamentos das vias para atendimento de PCD e para pedestres. Gehl (2013, p. 124) já criticava esta falta de sintonia quando diz:

A combinação de espaço inadequado com grandes e pequenos aborrecimentos é agravada pelas esperas sem fim nos semáforos dos cruzamentos. Normalmente, os pedestres têm baixa prioridade e assim enfrentam longas esperas em semáforos fechados e tempos muito curtos de semáforo aberto. A luz verde que dá passagem ao pedestre, muitas vezes, dura apenas alguns segundos para que assim não atrapalhe o trânsito. A luz amarela e a vermelha que obrigam o pedestre a parar demoram o tempo necessário para a liberação da via ao pedestre.

O carro, portanto, torna-se protagonista e tem a atenção do Poder Público Municipal que pensou de maneira privilegiada para atendimento dos que utilizam deste meio de transporte motorizado, seja público ou particular. E quanto aos que precisam das calçadas? Buscarão também fazer uso das vias para se locomoverem? Por que o espaço que deveria estar disponível ao pedestre passou a serpropriado por comerciantes, ambulantes, motoristas estacionando nas calçadas, tornando o espaço urbano do João Paulo um cruel cenário de guerra na luta por garantia de direitos ou privilégios? (Fotos 11 e 12).

Foto 11 – Cadeirante ocupando e dividindo com os veículos faixa da via na Avenida São Marçal



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

Foto 12 – Comerciante ocupando a calçada da Avenida São Marçal



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

Maricato (2016) pontua o alto nível da poluição sonora e ambiental causada pelo grande número de carros nos espaços coletivos, o que ela descreve como “apocalipse motorizado” pois ao favorecer melhores condições para a presença do automóvel no espaço urbano reforça o pensamento de que o capital precisa criar uma “vitrine” para seu produto, e o automóvel é este produto que tem favorecido a sua valorização no mercado consumidor a partir das ações realizadas pelo Poder Municipal, nas ações de ocupação do solo urbano.

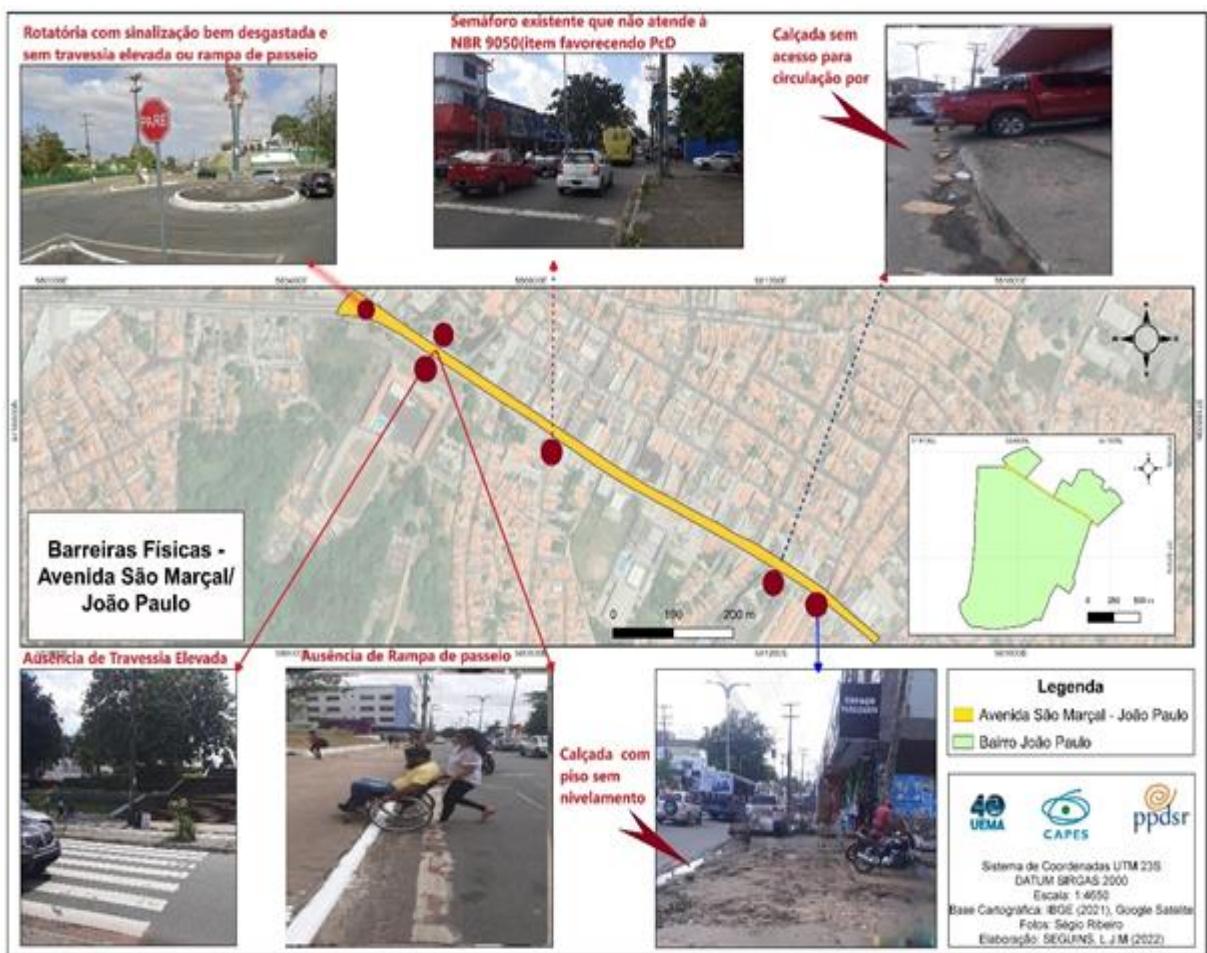
O Mapa 4 foi desenvolvido para mostrar que o bairro do João Paulo convive com uma contradição cotidiana na oferta de equipamentos e serviços urbanos na mesma proporção que apresenta inúmeras barreiras urbanísticas no espaço urbano do bairro, o que acaba gerando barreiras que parecem “invisíveis” de serem percebidas pelo Poder Municipal, tamanho o tempo que já existem, mas que são muito reais para quem precisa diariamente conviver com tanta omissão em melhorar o acesso para os que convivem de maneira intensa no bairro ou para quem busca os serviços ali existentes.

Foram destacadas entre as barreiras, situações que acontecem rotineiramente e de maneira repetida no entorno urbano do João Paulo, especificamente na Avenida São Marçal, fatores que geram uma aparente conformidade da população que ali convive ou também

demonstra uma profunda falta de conhecimento de direitos e deveres. Cada situação identificada no Mapa 4, foi verificada “in loco”, com anotação de coordenadas Universal Transversa de Mercator (UTM) para melhor compreensão.

A posição de cada uma das barreiras apontadas teve o objetivo de fazer a relação entre o que se observa quanto barreiras existentes na Avenida São Marçal, com os padrões de elementos urbanos recomendados pela NBR 9050. Conforme seção 2.9 desta Dissertação que trata do Desenvolvimento institucional e normativo da acessibilidade no Brasil, as barreiras existentes, mais do que impedir acessos livres, impedem a construção de cidadania.

Mapa 4 – Mapa com algumas barreiras existentes no espaço urbano do João Paulo, 2022

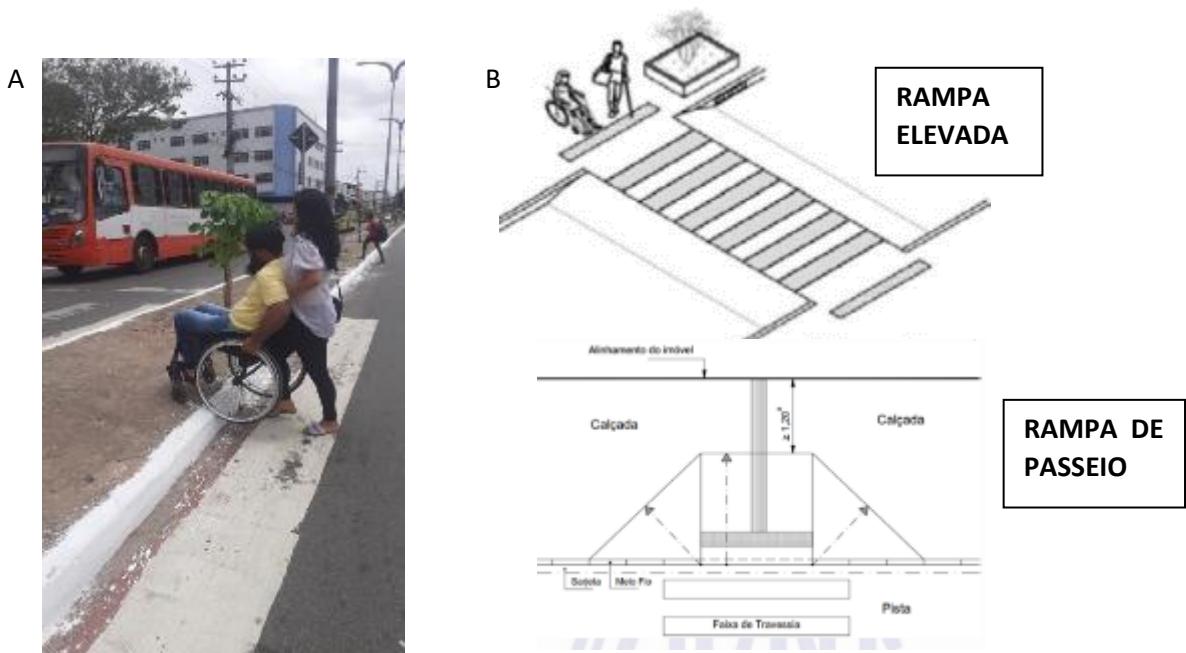


Fonte: Elaborado por Leiliane J. M. Seguins, em 2022, a partir de dados do IBGE (BRASIL, 2021) e do Google Satélite. Software Qgis versão 3.22

a) Travessia elevada de pedestres e Rampa de passeio – NBR 9050/2020

As travessias de pedestres nas vias públicas, nas áreas internas de edificações ou em espaços de uso coletivo e privativo, com circulação de veículos, devem ser acessíveis das seguintes formas: com faixa elevada ou com rebaixamento de calçada (item 6.12.7 da NBR 9050) (Figura 67).

Figura 67 – (A) Cadeirante acessando canteiro central na Avenida São Marçal; (B) Padrão de travessia de pedestres em via e em calçada segundo NBR 9050



Fonte: Acervo do autor, em 2022 e Associação Brasileira de Normas Técnicas (2020).

No bairro do João Paulo esta é uma realidade muito visível, os meios-fios das calçadas não possuem nenhuma padronização de altura, dificultando ainda mais para quem precisa praticar a simples ação de atravessar uma via em direção a uma calçada, não somente para Pessoas com Deficiência ou Pessoa com Mobilidade Reduzida, mas como uma condição insuficiente de acesso para todas as pessoas.

b) Semáforo para pedestres – NBR 9050/2020

Os dispositivos de acionamento manual para travessia de pedestres devem situar-se entre 80 cm e 1,20 m de altura do piso acabado. Os semáforos para pedestres devem estar equipados com mecanismos e dispositivos sincronizados que contenham sinais visuais e sonoros (item 8.2.2 da NBR 9050) (Foto 13).

Foto 13 – Semáforo para pedestres sem botão de acionamento e sem sinal sonoro na Avenida São Marçal



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

c) **Calçadas – NBR 9050/20020**

Faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre (item 6.12.3 da NBR 9050) (Foto 14). As calçadas do João Paulo demonstram a clara noção de como tal espaço democrático se torna objeto de apropriação indevida por usuários, comerciantes, ambulantes, que impedem a circulação de quem precisa exercer o direito de se deslocar pelo espaço urbano.

Foto 14 – Calçada na Avenida São Marçal com piso desnivelado e veículo impedindo a circulação de pedestres



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

As calçadas não são propriedades dos moradores, dos comerciantes, dos ambulantes e não podem ter obstáculos em sua extensão que as impeçam de cumprir a sua função social que é facilitar o deslocamento de todas as pessoas através dos espaços urbanos do bairro.

A Lei de nº 4.590 de janeiro de 2006 conhecida como a Lei de muros e calçadas, reforça esta iniciativa. No João Paulo, não acontece o cumprimento da Legislação Municipal e nem o que preconiza a NBR 9050, negando este direito ao morador e usuário de fazerem uso deste espaço democrático que são as calçadas, mas que se tornam objeto de apropriação indevida por usuários, comerciantes, ambulantes, que impedem a circulação de quem precisa exercer o direito de se deslocar pelo espaço urbano.

As calçadas favorecem a caminhabilidade e, em boas condições, deve ser um meio de motivação para que o morador desenvolva uma relação de pertencimento e, afetividade com o bairro e seu entorno.

3.5 A visão sobre Acessibilidade urbana a partir de diferentes olhares

a) Cadeirante morador do bairro do João Paulo

Após o término da fase de observação e análise da acessibilidade urbana na Avenida São Marçal nos espaços urbanos do bairro João Paulo, buscou-se ter o entendimento sobre os efeitos na vida urbana e cotidiana de usuários e moradores do bairro. Várias foram as tentativas de contato e solicitação de pessoas com características diversas para fazerem parte da pesquisa, porém foi tamanha a negação por não quererem conversar sobre a questão urbana da acessibilidade, alguns por acharem que tinha alguma ligação com política partidária, outros afirmaram que não saberiam responder, e outros que não teriam tempo.

Decidido então, este pesquisador foi ao campo de observação coletar dados e buscar pessoas que se disponibilizassem em participar. Assim, no dia 10 de dezembro de 2022 (sábado), após inúmeras visitas feitas por mim ao João Paulo, através da observação pôde-se, finalmente, estabelecer um contato com um cadeirante em uma situação do seu cotidiano, quando este se deslocava em direção à sua casa, depois de vir das imediações do Mercado do João Paulo. Ele utilizava uma cadeira de rodas motorizada²³ que foi fruto de doação de familiares. Trazia em seu colo o filho de 5 anos e se deslocava na própria pista de rolamento da Avenida São Marçal, pelo fato de as calçadas não apresentarem nenhuma condição de transitar com segurança e autonomia (Foto 15).

²³ Cadeira de rodas motorizada em alumínio (padrão D900 Dellamed) suporta até 120 Kg, com média de velocidade de 6 Km/h e peso aproximado de 53 Kg (DELLAMED, 2022).

Foto 15 – (A) Cadeirante entrevistado em momento de deslocamento na Avenida São Marçal;
 (B) Calçada por onde o cadeirante entrevistado evitou circular



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

Após abordagem feita por este pesquisador ao cadeirante e sua explanação sobre a temática, a qual seria abordada em uma Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano, na UEMA, este aceitou fazer (APÊNDICE B). Relatou-me o endereço de sua residência e qual seria o horário conveniente para ser entrevistado.

No dia e hora acordados por nós, no dia 17 de dezembro de 2022 (sábado) às 7:30 da manhã fez-se uma entrevista com o cadeirante em sua moradia. O Senhor Zanael Lima Fernandes mora na Rua Fulgêncio Pinto, nº 98A no João Paulo (Foto 16). Questionado sobre o tempo que mora no João Paulo, ele respondeu que mora no bairro mais de 40 anos, atualmente está com 47 anos de cidade, e reside no bairro desde a sua infância até os dias atuais.

Ressalta-se aqui que a região onde está localizada a residência do cadeirante tem um relevo urbano totalmente desfavorável, pois a sua condição topográfica é a de um “vale”, uma vez que está cercada por duas grandes ladeiras (Foto 16), o que dificulta ainda mais que ele exerça seu direito fundamental de ir e vir (Artigo 5º, inciso XV da CF/88) (BRASIL, [2020]).

Foto 16 – (A) Fachada da casa do cadeirante entrevistado; (B) Ladeira na Rua Fulgêncio Pinto ao lado da casa do entrevistado



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

Como ele adquiriu tal deficiência e desde quando está na cadeira de rodas foi outra questão feita ao entrevistado, tendo respondido que sofre de uma doença patológica e congênita que provoca um desgaste avançado da articulação do quadril que o limita a fazer qualquer movimento, motivo pelo qual o levou há 6 (seis) anos a fazer a Artroplastia Total de Quadril.²⁴, e precisou a partir daí, a usar a cadeira de rodas.

Desempenha a atividade de vendedor em uma empresa, mas está momentaneamente afastado, em virtude do processo de recuperação do segundo procedimento cirúrgico realizado em julho de 2022.

Questionado sobre como se dá seu deslocamento, ele falou acerca das dificuldades que encontra todas as vezes que refaz o mesmo percurso e disse quão difícil é manobrar um equipamento, mesmo sendo uma cadeira de rodas motorizada, cuja doação foi feita por seus familiares, utilizada nas atividades diárias, principalmente em determinadas situações que são

²⁴ Tratamento cirúrgico no qual a articulação do quadril é substituída por uma prótese metálica. Indicados para os casos de osteoartrose, ou seja, que pode ser ocasionado por traumas, mal formações congênitas, necrose avascular da cabeça do fêmur, infecção e doenças reumatológicas. Considerada uma cirurgia de grande porte, pois faz-se imprescindível uma avaliação pré operatória e pré anestésica rigorosa para minimizar os riscos. O período de internação varia de 3 a 5 dias. A incisão cirúrgica é de aproximadamente 10 cm. É uma cirurgia que traz muitos benefícios ao paciente e apresenta grande índice de satisfação (PEREIRA, 2022).

necessárias para se deslocar para ir a uma Agência bancária ou usar o transporte coletivo. Solicitou junto à Agência de Mobilidade do Estado o cadastro para participar do Programa Travessia,²⁵ mas por conta da grande burocracia apresentada, desistiu.

Assim, as barreiras existentes nas calçadas e vias como piso desnívelado, buracos no pavimento, acentuada declividade transversal da calçada, sarjetas fora de padrão tornam o deslocamento do cadeirante ainda mais difícil.

Perguntado sobre a sua ocupação atual e que tipo de participação tem na vida econômica da família, ele disse que era vendedor de uma empresa, mas que está momentaneamente afastado, em virtude do processo de recuperação do segundo procedimento realizado em julho de 2022. Sobre sua participação na vida econômica da família, o entrevistado falou que ganha um auxílio benefício pago pelo INSS.

A cadeira de rodas mesmo sendo motorizada, não consegue superar estas barreiras a serem enfrentadas por ele devido ao peso do equipamento mais o seu peso próprio que, juntos atingem aproximadamente 130 Kg, gerando grande esforço físico. Sua companheira já apresentou o princípio de uma lesão na sua companheira na região da coluna, em função do grande esforço submetido quando o ajuda na condução da cadeira ao longo dos percursos (Foto 17).

Ainda sobre a questão da deficiência questionou-se de que modo esta interfere nos seus projetos pessoais e no seu cotidiano; e se já foi vítima de discriminação. O entrevistado relatou que sim, sua deficiência interfere em alguns de seus projetos pessoais e sempre é vítima de discriminação, quando precisa usar um transporte público, sofre incompreensão de alguns profissionais do transporte como motoristas, às vezes o equipamento de embarque e desembarque (elevador) está quebrado, e também a impaciência de muitos usuários que chegam a ofendê-lo com frases pejorativas como: “o aleijado está atrapalhando a viagem!”.

Se o lazer também pode ser parte de sua vida, foi outra pergunta que se achou cabível fazer. Ele respondeu que algumas vezes recebe o apoio de familiares que utilizam carros próprios para proporcionar um lazer para a família. Acrescentou que, quando ativo, gostava de ir a uma Seresta com a esposa nos finais de semana.

Indagou-se sobre os principais problemas de acessibilidade (barreiras) que vivencia no espaço urbano do bairro do João Paulo e de que modo tais barreiras interferem no cotidiano

²⁵ O Programa Travessia é desenvolvido pela Agência de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB) e oferece serviço de transporte gratuito porta a porta que possibilita o acesso a serviços de saúde, educação, trabalho e lazer para pessoas com deficiência, crianças com micro e hidrocefalia e outras doenças neurológicas, além de idoso e pessoas hipossuficientes (MARANHÃO, 2020).

dele. Sobre a questão, ele disse que as maiores barreiras enfrentadas no seu deslocamento é a inclinação da calçada, o que dificulta o equilíbrio sobre a cadeira, a ausência de rampas com inclinação correta e largura suficiente. Disse que as calçadas, na sua grande maioria, não possuem condições para a circulação sobre elas. Sugeriu que fossem feitas calçadas e paradas de ônibus adequadas para servir a todos, e que também houvesse uma Campanha de conscientização da população e de profissionais do transporte coletivo para que tenham maior respeito pelas Pessoas com Deficiência.

Percebeu-se, durante a visita em sua residência, que esta não possui nenhuma adaptação para que transite com liberdade internamente pelos ambientes com a cadeira de rodas (corredor muito estreito e existência de desnível interno de piso), e com muito esforço, quando necessário, faz uso de muletas ainda que venha a sentir muitas dores. Foi aplicado um questionário de perguntas e respostas (APÊNDICE A).

Foto 17 – (A) Cadeirante mostrando a dificuldade encontrada ao fazer a travessia sobre Faixa de pedestres na Avenida São Marçal; (B) Cadeirante mostrando a dificuldade encontrada ao fazer a travessia sobre canaleta existente na Avenida São Marçal



Fonte: Acervo do autor, em 2022.

As imagens apresentadas acima demonstram a urgente priorização de acessibilidade como uma condição necessária para uma melhor qualidade de vida de todos os moradores do

João Paulo. E considerando o relato bem esclarecedor do entrevistado, acredita-se que o diálogo precisa acontecer para que o Poder Público Municipal cumpra a execução na prática da legislação que trata de direitos da Pessoa com Deficiência (Lei nº13.146/15) e aplique a normatização conforme NBR 9050/20 que define os padrões dos elementos urbanos como calçadas, vias, sinalizações existentes nas calçadas, o que irá favorecer a criação de um ambiente urbano acessível e inclusivo, que no geral, beneficia a todos os cidadãos.

b) Técnico da Gestão Pública Municipal

No dia 07 de dezembro de 2022, entre as 14:30 às 15:30, conseguiu-se um horário agendado com o titular da Secretaria Municipal Extraordinária da Pessoa com Deficiência (SEMEPED), o Senhor Carlivan Braga. A reunião foi remota pelo aplicativo Google Meet e o objetivo era obter respostas sobre os questionamentos que foram aplicados às autoridades selecionadas, a fim de saber quais considerações eles poderiam acrescentar ao trabalho sobre acessibilidade. Na sequência, a série de perguntas elaboradas:

1. Comente a atuação da (Secretaria / Ministério Público/Entidade de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência) no tocante à acessibilidade em São Luís?
2. Quais os desafios encontrados na promoção da acessibilidade no espaço público?
3. Que outras considerações sobre acessibilidade podem ser informadas, no sentido de sugestões que possibilitem a promoção da acessibilidade urbana nos espaços públicos?

Tais questões, conforme mencionado, foram aplicadas a todos os entrevistados com a finalidade de compreender de que modo a acessibilidade está inserida na questão urbana como elemento fundamental na Secretaria Executiva que faz parte da atual gestão urbana municipal da cidade de São Luís, juntamente com os demais Órgãos envolvidos na gestão do solo urbano, e acessibilidade está inserida na questão urbana como elemento fundamental.

Criada pela Lei Municipal nº 6879/21, a SEMEPED tem como finalidade articular, planejar, coordenar, supervisionar, avaliar e fiscalizar a execução das políticas públicas municipais relacionadas à pessoa com deficiência, bem como implementar a Política Municipal de Direitos Humanos da Pessoa com Deficiência. A SEMEPED faz parte de uma estrutura municipal que envolve outras Secretarias como a SEMURH, Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos (SEMOSP) e SEMISPE. com a intenção de promover acessibilidade. A seção 4.1 desta Dissertação já tratou da CPA no Capítulo II que trata da Política de Acessibilidade e Artigo 56 do Plano Diretor de São Luís.

O Secretário Carlivan Braga atentou que esta Comissão não tem poder deliberativo, o que se torna um empecilho no sentido de se ter ações mais concretas na promoção de

acessibilidade. Falou que a ACP de 2017, foi consequência do descaso do Poder Público Municipal de gestões anteriores, em não priorizar acessibilidade, e que a Secretaria está empenhada em contribuir com espaços mais acessíveis e inclusivos para todas as pessoas.

Entre as ações a serem desenvolvidas estão:

- Mapeamento de calçadas que precisam de adequação para se tornarem acessíveis;
- Notificações dos proprietários de domicílios para que sejam responsabilizados por situações de calçadas não acessíveis;
- Realização de Campanhas educativas.

c) Técnico de Órgão de controle (Ministério Público do Estado do Maranhão)

Solicitou-se também uma entrevista com o representante do Ministério Público do Maranhão para que este fizesse parte da discussão sobre acessibilidade urbana. A Promotoria de Proteção ao Idoso e Pessoa com Deficiência, através do seu titular o Promotor de Justiça Dr. Alenilton Santos da Silva Júnior, em resposta à solicitação feita, encaminhou o servidor Leandro Sousa, Arquiteto de formação e chefe da Seção da Coordenadoria de Obras de Engenharia e Arquitetura para nos atender. Depois desse primeiro contato no dia 23 de dezembro, agendou-se um horário para conversar, ainda que de maneira remota, visto que o Ministério Público estava de recesso, mas mesmo assim ele se dispôs em atender via chamada de vídeo no dia 27 de dezembro às 11:00h.

Como atribuição do Setor de sua responsabilidade, está a Fiscalização da acessibilidade arquitetônica e urbana em propriedades privadas e públicas do Maranhão. Abordou que o Ministério Público sempre está atento a todas as questões de acessibilidade, e pontuou que a falta de esclarecimentos e conscientização de parte da Sociedade gera situações de desrespeito à legislação vigente sobre acessibilidade, e que muitas das vezes as ações de intervenção urbana propostas pelo Ministério Público são sempre no intuito de que seja garantido o direito de todas as pessoas de transitarem pelos espaços urbanos da cidade.

d) Representante da Entidade de Pessoas com Deficiência

No dia 23 de janeiro de 2023 foi realizada uma entrevista com a Sra. Albenizia Melo, uma das Coordenadoras do Fórum Metropolitano de Entidades de Pessoas com Deficiência e Patologia da Região Metropolitana de São Luís, que envolve os Municípios existentes dentro da Ilha do Maranhão como São Luís, Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar.

O Fórum é formado por 09 (nove) Coordenadores com mandato de 02 (dois) anos e que se distribuem em pautas diversas e tem por princípio garantir a livre participação da Pessoa com deficiência na vida social, política e cultural de forma efetiva.

Uma informação relevante a ser assinalada é a de que o Fórum não tem participação direta na implementação de ações governamentais do Poder Público Municipal que são direcionadas a acessibilidade, o que já é por si só um retrocesso na participação da Sociedade Civil na luta pela garantia deste direito tão fundamental, não sendo uma ação pontual para grupos específicos, afinal de contas o que é acessível para uma Pessoa com Deficiência se torna automaticamente acessível para todos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa sobre acessibilidade e realizada no bairro do João Paulo a partir da análise da Avenida São Marçal nasceu a partir de questionamentos pessoais sobre como pensar, na prática, uma cidade mais justa ou pelo menos que oportunizasse melhores e maiores possibilidades de deslocamento para o pedestre pelos espaços urbanos do João Paulo.

Apesar de todos os avanços institucionais, normativos e legais existentes no Brasil referentes à acessibilidade, a cidade de São Luís demonstra que os bairros onde reside uma população de baixa renda não recebem investimentos na sua infraestrutura urbana, principalmente no aspecto urbanístico capazes de gerar nestes espaços urbanos o sentimento de pertencimento e de cidadania.

A observação cotidiana da realidade do bairro foi usada para perceber uma segregação urbana de parte considerável dos usuários e moradores, não somente dos que apresentam deficiência física ou algum tipo de restrição de mobilidade, mas também outras pessoas que busca fazer atividades rotineiras como ir a uma Agência bancária, comprar um remédio na Farmácia, deslocar-se até a uma casa lotérica, a fim de realizar o sonho de “ficar rico”, fazer compras na tradicional Feira do João Paulo, frequentar um templo religioso, entre tantas outras atividades que se desenrolam e acontecem todos os dias no João Paulo. Assim, dependendo das condições físicas do espaço urbano que será utilizado por qualquer pessoa, moradora ou não, vai se deparar com uma série de empecilhos durante o percurso, isto é, entre o seu início e o seu destino haverá um grande desafio a ser enfrentado.

A escolha do bairro foi descrita, ao longo da Dissertação, devido à sua relevância geográfica e histórica para a cidade de São Luís. O espaço urbano é frequentado por um público bem diversificado das mais longínquas regiões da Ilha de São Luís, que desde a época de seu surgimento, ainda que de forma espontânea, se tornou um importante subcentro comercial que continua mantendo uma ascendência vocacional na intensificação da oferta de serviços através do poder público e privado com maior intensidade nos dias atuais.

Deve-se confessar que o desafio pretendido pelo pesquisador de tentar entender acessibilidade como um direito fundamental, possibilitou olhar para o bairro do João Paulo de uma maneira não somente técnica, ou seja, proveniente da formação em Arquitetura. Contudo, esta necessidade de contribuir com a discussão sobre acessibilidade urbana como elemento indispensável para que se possa ter cidades com espaços mais acessíveis e inclusivos, nasceu mesmo após ter feito uma imersão nos escritos de Henri Lefebvre (2001) ao definir tão humanamente a cidade como um organismo vivo e dinâmico constituído de pessoas que são

diversas, de culturas, de personalidades, de biotipos, e que esta diversidade se aplica de maneira direta para acessibilidade. Logo,

O espaço lúdico coexistiu e coexiste com espaços de troca e circulação, com o espaço político, com o espaço cultural. Os projetos que perdem esses espaços qualitativos e diferentes no seio de um ‘espaço social’ quantificado, regulado apenas por contagens e pela contabilidade [...]. (LEFEBVRE, 2001, p. 132).

Esta contribuição de Lefebvre (2001) proporcionou-me fazer uma revisita à história do Movimento de Reforma Urbana no Brasil e como esta acabou se tornando a pedra fundamental que lançou as bases da Política Urbana, conforme Artigo 182 da Constituição Federal do Brasil de 1988. E nesse processo de evolução e efetivação de direitos, o Estatuto da Cidade determina que a cidade deve cumprir a sua função social gerando bem-estar aos seus cidadãos. Burnett (2009) conjectura que o planejamento urbano que se desenvolve nas cidades, não é apenas a utopia de uma cidade ideal, mas a de uma cidade capitalista onde o bem maior é a produção de um espaço que gere lucros e dê resultados.

Para isso, o Plano Diretor que é um instrumento utilizado para a ordenação e direcionamento do modelo de desenvolvimento urbano que as cidades deverão seguir não foge deste propósito. A Avenida São Marçal constitui-se ainda, desde a sua construção, um eixo de desenvolvimento urbano e humano do bairro do João Paulo, uma vez que por ela o capital circula, definindo quais equipamentos urbanos ali deverão atender à população local, não por necessidade de quem lá vive ou transita, mas do que é capaz de gerar mais lucro, ter maior valor.

No contexto urbano das cidades, as relações sociais e de poder transforma o espaço urbano a partir da visão que Villaça (1998) pontua como sendo os produtos desta relação que seria a quantidade de infraestrutura física construída no espaço urbano e o valor resultante da ação do capital sobre o solo urbano e, no caso do bairro do João Paulo, o valor obtido como resultado do investimento feito pelo capital se sobrepõe sobre a infraestrutura oferecida, muito mais pela excelente localização do bairro que permite ao mercado consumidor que é a população interna e externa do bairro e, mesmo diante da barreira urbana continue buscando ali o atendimento de suas necessidades, como os serviços oferecidos pelos equipamentos urbanos ali existentes.

A análise do espaço físico do principal eixo de circulação de pessoas e veículos do bairro do João Paulo, a Avenida São Marçal, foi realizada em sua grande maioria por meio de muitas anotações feitas e de centenas de registros fotográficos de cenas do cotidiano do bairro através das condições oferecidas para deslocamento das pessoas, além das entrevistas realizadas, que foram muito valiosas.

Esta percepção possibilitou ao pesquisador olhar para o bairro do João Paulo com uma visão de que as cenas mostram uma São Luís que reproduz em seu cotidiano as desigualdades das grandes cidades onde a produção do espaço gera segregação de pessoas e contribui ainda mais para uma fragmentação urbana

A abordagem qualitativa ajudou a mergulhar um pouco mais fundo sobre como as pessoas transitam e de como enfrentam as barreiras encontradas em seu percurso. Através dos diálogos obtidos pelas entrevistas realizadas, foi possível ouvir e também acompanhar as inquietudes de um cadeirante que vivencia os desafios de transitar em um ambiente hostil para sua livre circulação, e ainda nas conversas online com um Técnico que participa do Poder Público Municipal na pauta que trata de acessibilidade, um Técnico do Órgão de Controle que fiscaliza a aplicação da legislação e um membro de Entidade de luta pelos direitos da Pessoa com Deficiência, pôde-se perceber que a acessibilidade está inserida na questão urbana como elemento fundamental de cidadania.

Contudo, a visão de cada entrevistado ajudou a construir um panorama ainda bem distante do que se conceitua sobre acessibilidade urbana nos espaços públicos, isto é, espaços urbanos acessíveis e democráticos onde a participação de todas as pessoas acontece de forma justa, na medida de suas capacidades.

O cadeirante sente a falta desta aplicação conceitual em sua vivência prática quando ele se vê diante de grandes dificuldades para desenvolver simples ações que o impedem de se sentir um cidadão com direito de ir e vir, e esta indignação aumenta na medida que as barreiras atitudinais como o preconceito, a impaciência e a falta de empatia de alguns indivíduos, que convivem no mesmo ambiente urbano, se revelam nas ações cotidianas.

O Estado aqui representado constitucionalmente pelo Município, possui uma política de atendimento quando se fala de acessibilidade urbana, ainda muito limitadora, percebe-se que a política urbana não procura abranger o universo da população de bairros mais pobres como o João Paulo, mas concentra-se em áreas turísticas que, pela lógica econômica, cultural e social, agrupa para si a maior parte dos recursos destinados à promoção da acessibilidade nos espaços urbanos vivenciados pelas pessoas.

Uma ausência foi não poder ter ouvido o Poder Legislador Municipal, ator importante nesta discussão, e apesar de várias tentativas feitas, a oportunidade não se concretizou. Esta sensibilização é importante de todos que são atores no planejamento das cidades.

Esta Dissertação respondeu, de certo modo, a questão que moveu a discussão sobre acessibilidade urbana no bairro do João Paulo que foi: As ações do Poder Público Municipal

têm promovido acessibilidade urbana no bairro do João Paulo em São Luís – MA? Decreto que referido Poder não promoveu a acessibilidade tão necessária nos dias atuais. Mas convém pensar que, em um futuro próximo, esta bandeira da acessibilidade será uma realidade. Por enquanto, O bairro do João Paulo reproduz como marcas características de sua presença no espaço urbano da cidade de São Luís a sua história, a sua influência cultural e o seu antigo e sempre novo comércio.

Acredita-se, no entanto, que mais reflexões surjam a partir de agora, como resultado dos diálogos propostos nos 05 (cinco) capítulos aqui desenvolvidos, a fim de que possam contribuir no sentido de oferecer uma melhor qualidade de vida para todos os que usam os espaços urbanos de um dos bairros mais pobres de São Luís, oferecendo melhores condições de infraestrutura, a fim de que os espaços produzidos consigam gerar resultados de cidadania e inclusão de todos os indivíduos que nele habitam, trabalham, se divertem e dos que também nele fazem investimentos, quer sejam de caráter público ou privado.

REFERÊNCIAS

ACESSIBILIDADE. In: MICHAELIS: dicionário brasileiro de língua portuguesa. São Paulo: Melhoramento, 2023. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/ACESSIBILIDADE/>. Acesso em: 10 jan. 2023.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrição de mobilidade**. 2010. 190 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-21042010-193924/pt-br.php>. Acesso em: 2 set. 2022.

ARAÚJO, Elenê Pontes de; TELES, Mércia Gabriely Linhares; LAGO, Willinielsen Jackieline. Delimitação das bacias hidrográficas da Ilha do Maranhão a partir de dados SRTM. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO, 14., 2009, Natal. **Anais** [...]. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, 2009. Disponível em: <http://marte.sid.inpe.br/col/dpi.inpe.br/sbsr@80/2008/11.17.23.07.25/doc/4631-4638.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14022**: transporte - acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal. Rio de Janeiro: ABNT, 1997. Disponível em: <https://www.mpes.mp.br/Arquivos/Anexos/e6cacd43-3354-4c60-a5bb-0a52a74c1c3a.pdf>. Acesso em: 2 set. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 4. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

AZEVEDO, Aluizio. **O mulato**. [S. l.]: Nostrum Editora, 2016.

BARBOSA, Ian; COSTA, Kenya Soares da; IBIAPINA, Geisane. A transformação urbana de São Luís do Maranhão no início do século XX. In: MESTRES E CONSELHEIROS: EDUCAÇÃO PARA O PATRIMÔNIO, 11., 2019, Belo Horizonte. **Anais** [...]. Belo Horizonte: UFMG, 2019. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/11mestreconselheiros/161330-A-TRANSFORMACAO-URBANA-DE-SAO-LUIS-DO-MARANHAO-NO-INICIO-DO-SECULO-XX>. Acesso em: 5 nov. 2022.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BONDUKI, Nabil. **A luta pela reforma urbana no Brasil**: do Seminário de Habitação e Reforma Urbana ao Plano Diretor de São Paulo. São Paulo: Instituto Casa da Cidade, 2018. Disponível em: http://www.casadacidade.org.br/wp-content/uploads/2018/12/A-Luta-Pela-Reforma-Urbana-no-Brasil_CAU-SP_2018.pdf. Acesso em: 2 ago. 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2020]. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 dez. 2021.

BRASIL. Decreto nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 9 nov. 2000a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10048.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Decreto nº 10.098, de 19 de novembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 20 dez. 2000b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei no 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 21 dez. 1989. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm#:~:text=DECRETO%20N%203.298%20DE%202020,proteção%2C%20e%20dá%20outras%20providências. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Decreto nº 5.206, de 15 de setembro de 2004. Regulamenta a Gratificação de Desempenho de Atividades de Informação - GDAI, no âmbito da Agência Brasileira de Inteligência - ABIN, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 16 set. 2004a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5206.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 3 dez. 2004b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2001/lei-10257-10-julho-2001-327901-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 7 jul. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Lei nº 6.683, de 28 de agosto de 1979. Concede anistia e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 28 ago. 1979. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l16683.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 25 out. 1989a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l17853.htm#:~:text=Dispõe%20sobre%20o%20apoio%20às,P%C3%BCblico%20define%20crimes%2C%20e%20dá. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e estados**: São Luís. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ma/sao-luis.html>. Acesso em: 2 set. 2022.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Implementação de políticas municipais de acessibilidade**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2014. (Brasil Acessível, 4). Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno04.pdf>. Acesso em: 10 set. 2022.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **Urbanização e desenvolvimento sustentável**: a sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão. São Luís: Uema, 2008.

BURNETT, Frederico Lago. **Da tragédia urbana à farsa do urbanismo reformista**: a fetichização dos planos diretores participativos. São Paulo: Annablume, 2011.

CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho universal**: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. 4. ed. São Paulo: Ed. Senac, 2017.

CAXIAS. **Lei nº 1.637, de 2006**. Aprova o Plano Diretor do Município de Caxias, estado do Maranhão. Caxias: Prefeitura Municipal de Caxias, 2006. Disponível em: <https://caxias.ma.gov.br/wp-content/uploads/2017/08/docs/Lei-1637-aprova-plano-diretor-do-municipio.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2023.

CENTRO-OESTE BRASIL. Mapas ferroviários de 1927: estrada de ferro São Luís-Teresina. In: CAVALCANTI, Flávio R. **Blog Centro-Oeste**. [S. l.], 28 ago. 2011. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Estrada-Ferro-Sao-Luis-Teresina.shtml>. Acesso em: 3 ago. 2022.

CONFERÊNCIA NACIONAL DOS BISPOS DO BRASIL. Ação pastoral e o solo urbano: subitem 23. In: ASSEMBLEIA GERAL, 20., 1982, Itaici. **Anais** [...]. [S. l.]: CNBB, 1982.

Disponível em: <https://efosm.files.wordpress.com/2013/02/cnbb-doc-23-solo-urbano-e-ac3a7c3a3o-pastoral.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2022.

CONGRESSO INTERNACIONAL “SOCIEDADE INCLUSIVA”. Declaração Internacional de Montreal sobre Inclusão. Montreal, 5 jun. 2001. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec_inclu.pdf. Acesso em: 10 set. 2022.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA. Carta de Atenas. *In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Arquivos.* Rio de Janeiro: Iphan, 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2022.

CONGRESSO INTERNACIONAL SOCIEDADE INCLUSIVA. Declaração Internacional de Montreal sobre inclusão. Montreal, 5 jun. 2001. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec_inclu.pdf. Acesso em: 10 set. 2021.

CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS. A Nova Carta de Atenas 2003: a visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do séc. XXI. Lisboa, 20 nov. 2003. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/construcao2004/c2004/docs/SAT_02_carta%20atenas.pdf. Acesso em: 15 set. 2022.

COSTA, Marcelo Lima. **O projeto de modernização de São Luís nos anos Paulo Ramos 1936-1991.** 2016. 135 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2016. Disponível em: <https://tedebc.ufma.br/jspui/bitstream/tede/1849/2/MarceloCosta.pdf>. Acesso em: 13 out. 2022.

COUTINHO, Carlos Nelson. Cidadania e modernidade. **Revista Perspectiva: Revista de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 22, p. 41-59, 1999.

CUNHA, Douglas. Os bondes fazem falta em São Luís. **O Imparcial**, São Luís, 6 jun. 2022. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2022/06/os-bondes-fazem-falta-em-sao-luis/>. Acesso em: 10 set. 2022.

CUNHA, Hermeneilce Wasti Aires Pereira. **Lugar de cadeirante é em casa?: mobilidade, acessibilidade no transporte coletivo e o espaço da diferença em São Luís.** 2012. 213 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012. Disponível em: Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/105046>. Acesso em: 13 abr. 2022.

CUNHA, Patrícia. Tradição no João Paulo volta com força total. **O Imparcial**, São Luís, 30 jun. 2022. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2022/06/tradicao-no-joao-paulo-volta-com-forca-total/>. Acesso em: 10 set. 2022.

DE TERESINA a São Luís. Intérprete: Luiz Gonzaga. Compositores: Helena Gonzaga e João do Vale. *In: SEU CANTO, Sua Sanfona e Seus Amigos.* Intérprete: Luiz Gonzaga. [S. l.]: Revivendo, 1962. v. 7.

DELLAMED. Cadeira de rodas motorizada d900 Dellamed. Itajaí: Dellamed, 2022. Disponível em: <https://www.dellamed.com.br/linha-home-care/cadeira-de-rodas-motorizada-d900-dellamed>. Acesso em: 11 dez. 2022.

EMMEL, Maria Luísa Guillaumon; CASTRO, C. B. Barreiras arquitetônicas no campus universitário: o caso da UFSCAR. In: MARQUEZINI, Maria Cristina *et al.* (org.). **Educação física, atividades lúdicas e acessibilidade de pessoas com necessidades especiais**. Londrina: UEL, 2003. p. 177-183. (Coleção Perspectivas Multidisciplinares em Educação Especial, 9).

FEITOSA, Danilo da Silva. **Do bucólico Cutim ao bairro do Anil**. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2016. Disponível em : <https://www.historia.uema.br/wp-content/uploads/2016/03/1.-danilo-da-silva-feitosa.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2022.

FERNANDES, Valdíria Santos de Souza. **Acessibilidade no teatro para pessoas com deficiência auditiva e visual**: um estudo sobre a Lei Rouanet. 2019. 82 F. (Graduação em Graduação de Comunicação) – Faculdade de Comunicação, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/30012>. Acesso em: 15 nov. 2022.

FERREIRA JÚNIOR, José; VELOSO, Caroline Lima; MAIA, Viviane Franco. Festejo de São Marçal: mediações culturais e a legitimação do sotaque de matraca pelas mídias. **Revista Internacional de Folkcomunicação**, Ponta Grossa, v. 20, n. 45, p. 55-69, 2022. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/6317/631773526004/html/>. Acessado em: 5 jan. 2023.

FONSECA, Danielle de Jesus de Souza. Observações sobre a caminhada brincante na festa de São Marçal em São Luís/MA. **Repertório**, Salvador, n. 26, p. 127-135, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/revteatro/article/view/17461/11401>. Acesso em: 5 jan. 2023.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 32. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005.

GARCIA, Carla Cristina. **Sociologia da acessibilidade**. Curitiba: IESDE, 2012.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GUSSO, Ramon José. Movimentos Sociais no Brasil Contemporâneo: o Fórum Nacional de Reforma Urbana. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 37., 2013, Águas de Lindoia. **Anais** [...]. São Paulo: Anpocs, 2013. Disponível em: <http://www.anpocs.com/index.php/encontros/papers/37-encontro-anual-da-anpocs/spg-2/spg04-2/8697-movimentos-sociais-no-brasil-contemporaneo-o-forum-nacional-de-reforma-urbana/file>. Acesso em: 2 mar. 2022.

HANSEN, Walter G. How accessibility shapes land use. **Journal of the American Institute of Planners**, Washington, DC, v. 25, n. 2. p. 73-76, 1959. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944365908978307>. Acesso em: 5 set. 2021.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005.

HENRY, Eduard; MONTEIRO, Fábio. **História ensino médio.** São Paulo: Poliedro, 2022. v. 5.

IMPERATRIZ. Lei Complementar nº 02, de 2004. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor do Município de Imperatriz, Estado do Maranhão e estabelece outras providências. Imperatriz: Prefeitura Municipal, 2004. Disponível em:
http://novo.imperatriz.ma.gov.br/media/site/download/commam/leis-municipais-e-ambientais/Lei_002-2004_-_Plano_Diretor.pdf. Acesso em: 10 set. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Bumba meu boi do Maranhão é Patrimônio Cultural Imaterial da Humanidade. Brasília, DF, 9 dez. 2019. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/5499/complexo-cultural-do-bumba-meboi-do-maranhao-agora-e-patrimonio-cultural-imaterial-da-humanidade>. Acesso em: 10 set. 2022.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JORGE, Miécio de Miranda Jorge (org.). **Álbum do maranhão 1950.** São Luís: s. n., 1950.

LEFEBVRE, Henri. La vida social en la ciudad *In:* LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano.** Barcelona: Ediciones 62, 1978. p. 85-125.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LISTA de prefeitos de São Luís. *In:* WIKIPEDIA: A Enciclopédia Livre. [San Francisco, CA: Wikimed ia Foundation, 2022]. Disponível em:
https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_prefeitos_de_S%C3%A3o_Lu%C3%ADs. Acesso em: 20 dez. 2022.

LOPES, José Antonio Viana. **São Luís, capital moderna e cidade colonial:** Antonio Lopes da Cunha e a preservação do patrimônio cultural ludovicense. São Luís: Fapema/ Gráfica e Editora Sete Cores, 2013.

LOPES, José Antonio Viana. **São Luís, cidade radiante:** o plano de expansão da cidade de São Luís do Eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958). São Luís: Fapema/ Gráfica e Editora Sete Cores, 2016.

LÖWY, Michael. Ideologia e ciência social: elementos para uma análise marxista. 8^a ed. São Paulo: Cortez, 1992, p. 3-32.

MACÁRIO, Rosário. A acessibilidade como um bem social e um bem econômico: existe necessidade de uma mudança de paradigma? **Boletim Regional, Urbano e Ambiental**, Rio de Janeiro, n. 14, p. 178-200, 14 jun. 2016. Disponível em:
http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6843/1/BRU_n14_Acessibilidade.pdf. Acesso em: 2 set. 2021.

MARANHÃO. Ministério Público do Estado. **São Luís**: Prefeitura tem cinco anos para garantir cumprimento de Lei de Muros e Calçadas. São Luís, 11 nov. 2019. Disponível em: <https://www.mppa.mp.br/sao-luis-prefeitura-tem-cinco-anos-para-garantir-cumprimento-de-lei-de-muros-e-calcadas/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

MARANHÃO. Secretaria de Estado dos Direitos Humanos e Participação Popular.

Programa Travessia. São Luís, 2020. Disponível em:

<https://www.sedihpop.ma.gov.br/programas-ou-campanhas/programa-travessia>. Acesso em: 11 dez. 2022.

MARICATO, Ermínia. O automóvel e a cidade. **ArchDaily Brasil**, [S. l.], 23 set. 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/795885/o-automovel-e-a-cidade-erminia-maricato>. Acesso em: 23 fev. 2022.

MARICATO, Ermínia. **Política habitacional no regime militar**: do milagre brasileiro a crise econômica. Petrópolis: Vozes, 1987.

MATEUS, Yuri Givago Alhadef Sampaio. **A guerra da Balaiada**. São Luís: [s. n.], 2018. Disponível em: <https://www.pphhist.uema.br/wp-content/uploads/2016/12/Paradid%C3%A1tico-Yuri-vers%C3%A3o-p%C3%B3s-banca.pdf>. Acesso em: 10 set. 2022.

MATOS, Heloisa Reis Curvelo. **Análise topográfica de 81 nomes de bairros de São Luís/MA**. 2014. 347 f. Tese (Doutorado em Linguística) – Programa de Pós-graduação em Linguística, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/8930>. Acesso em: 5 set. 2022.

MELO, Hildete; BASTOS, Carlos; ARAÚJO, Victor. A política macroeconômica e o reformismo social: impasses de um governo sitiado. In: FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). **João Goulart**: entre a memória e a história. Rio de Janeiro: FGV, 2006. p. 79-106.

MINHA VELHA SÃO LUÍS. Fotografia e videografia. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/Bz1bG8IBZi4/>. Acesso em: 10 dez. 2022.

MONTELO, Josué. A cidade que não quer ser nova. **Careta**, Rio de Janeiro, n. 1535, p. 24-25, nov. 1937. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/careta/careta_1937/careta_1937_1535.pdf. Acesso em: 2 ago. 2022.

MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia. **O Brasil republicano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. v. 3. p. 155-195.

MOURA, Alkimar R. **Paeg e real**: os dois planos que mudaram a economia brasileira. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

NEUFERT, Ernst. **Arte de projetar em arquitetura**: princípios, normas e prescrições sobre construção, instalações, distribuição e programa de necessidades, dimensão de edifícios, locais e utensílios. 5. ed. São Paulo: Gustavo Gili do Brasil, 1976.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Declaração Universal dos Direitos Humanos. Paris: ONU, 1948. Disponível em <http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Declara%C3%A7%C3%A3o-Universal-dos-Direitos-Humanos/declaracao-universal-dos-direitos-humanos.html>. Acesso em: 27 out. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Nações Unidas Brasil. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável:** 11 Cidades e comunidades sustentáveis. Brasília, DF: 2023. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em: 10 jan. 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Nações Unidas Brasil. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.** Brasília, DF: 2022. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/>. Acesso em: 10 dez. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Resolução nº 48/96, de 20 de dezembro de 1993. Regras Gerais sobre a Igualdade de Oportunidades para Pessoas com Deficiências. [S. l.], 1993. Disponível em: <https://www.ufpb.br/lacesse/contents/documentos/legislacao-internacional/normas-para-equiparacao-de-oportunidades-para-pessoas-com-deficiencia-onu-1993.pdf>. Acesso em: 2 nov. 2021.

PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva. **A organização social do espaço urbano de São Luís – MA.** 2017. 135 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-26062017-122610/pt-br.php>. Acesso em: 15 ago. 2022.

PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva; ALCÂNTARA JÚNIOR, José O. A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano. **Caderno Metrópole**, São Paulo, v. 19, n. 40, p. 977-998, set./dez. 2017. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/2236-9996.2017-4012>. Acesso em: 5 nov. 2022.

PEREIRA, Renato Rodrigues. Artroplastia do quadril (próteses). In: INSTITUTO DR CLINIC. **Tratamentos**. São Paulo, [2022]. Disponível em: <https://institutodrclinic.com.br/ortopedia/quadril/tratamentos/artroplastia-do-quadril-próteses/>. Acesso em: 11 dez. 2022.

PETRUS, Júlia Kátia Borgneth; PEREIRA JÚNIOR, Magno Vasconcelos. A desigualdade socioespacial de São Luís (MA) demarcada pelos seus bairros. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 9, n. 2, p. 170-189, 2015. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/ateliê/article/view/37575>. Acesso em: 5 set. 2022.

PFLUEGER, Grete Soares. Arquitetura do poder no Maranhão: o Prédio do 24º Batalhão de caçadores, ícone do Art déco na Era Vargas no Maranhão. **Antíteses**, Londrina, v. 13, n. 26, p. 331-360, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5433/1984-3356.2020v13n26p331>. Acesso em: 25 jan. 2023.

PFLUEGER, Grete Soares; SALGADO NETO, José Bello. **Aspectos urbanos de São Luís:** uma abordagem multidisciplinar. São Luis: Uema, 2012.

RABELO, Gilmar Borges. **Avaliação da acessibilidade de pessoas com deficiência física no transporte coletivo urbano.** 2008. 195 f. Dissertação (Mestrado em Engenharias) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

RAIA JÚNIOR, Archimedes Azevedo. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e Sistemas de Informações Geográficas.** 2000. 122 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil – Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-10112001-160812/pt-br.php>. Acesso em: 20 abr. 2022.

RESENDE, Ana Paula Crosara de; VITAL, Flavia Maria de Paiva. **A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência comentada.** Brasília, DF: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2008. Disponível em: <https://www.gov.br/governodigital/pt-br/acessibilidade-digital/convencao-direitos-pessoas-deficiencia-comentada.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2022.

RETORNO da festa de São Marçal reuni multidão. **O Imparcial**, São Luís, 1 jul. 2022. Disponível em: <https://oimpacial.com.br/noticias/2022/07/retorno-da-festa-de-sao-marcal-reune-multidao/>. Acesso em: 5 jan. 2023.

RIBEIRO JÚNIOR, José Reinaldo Barros. **Formação do espaço urbano de São Luís:** 1612 – 1991. 2. ed. São Luís: Edição do Autor/FUNC, 2001.

RIBEIRO, Aldo Tavares. **Ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó:** história e memória a partir de 1895 a década de 1940. 2021. 57 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2021. Disponível em: <http://repositorio.uema.br/jspui/handle/123456789/1375>. Acesso em: 3 ago. 2022.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Luccio. **Reforma urbana e gestão democrática:** promessas e desafios do estatuto da cidade. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2012.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos; PINHEIRO, Valéria; NOVAES, Patrícia Ramos (org.). **Caderno de formação:** o direito à cidade, os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e as políticas públicas. Rio de Janeiro: Fórum Nacional de Reforma Urbana, 2021. Disponível em: https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2021/06/caderno-ODS_FNRU_2021.pdf. Acesso em: 21 dez. 2021.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **O espaço da cidadania e outras reflexões.** Organização Elisiane da Silva, Gervásio Rodrigo Neves e Liana Bach Martins. Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães, 2013. (Coleção O Pensamento Político Brasileiro, 3).

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão.** 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1977.

SÃO LUÍS. Lei nº 3.253, de 29 de dezembro de 1992. Dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, 1992. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=376539#:~:text=DISPÕE%20SOBRE%20O%20ZONEAMENTO%2C%20PARCELAMENTO,URBANO%20E%20DÁ%20OUTRAS%20PROVIDÊNCIAS.&text=DE%20DEZEMBRO%20DE1992-,DISPÕE%20SOBRE%20O%20ZONEAMENTO%2C%20PARCELAMENTO%2C%20USO%20E%20OCUPAÇÃO%20DO%20SOLO,Capital%20do%20Estado%20do%20Maranhão.> Acesso em: 2 set. 2021.

SÃO LUÍS. Lei nº 4.590, de 11 de janeiro de 2006. Dispõe sobre a construção, reconstrução e conservação de muros e calçadas e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, 2006b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ma/s/sao-luis/lei-ordinaria/2006/459/4590/lei-ordinaria-n-4590-2006-dispoe-sobre-a-construcao-reconstrucao-e-conservacao-de-muros-e-calçadas-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 2 set. 2021.

SÃO LUÍS. Lei nº 4.669, de 11 de outubro de 2006. Dispõe sobre o plano diretor do município de São Luís e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, 2006a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ma/s/sao-luis/lei-ordinaria/2006/467/4669/lei-ordinaria-n-4669-2006-dispoe-sobre-o-plano-diretor-do-municipio-de-sao-luis-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 2 set. 2021.

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal *et al.* **Espacialização das empresas em São Luís:** concentração de estabelecimentos e setores de atividades econômicas por bairro. São Luís: Prefeitura Municipal de São Luís, 2019.

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal; FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO; INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **São Luís ilha do Maranhão e Alcântara:** guia de arquitetura e paisagem. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008. Edición bilingüe.

SÃO LUÍS. Secretaria de Planejamento. **Mapa:** zoneamento municipal 1992. São Luís, Seplan, 2014. Disponível em: https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/3453_anexo_iv_mapa_zoneamento_1992.pdf. Acesso em: 15 nov. 2022.

SÃO LUÍS. Secretaria Municipal de Inovação, Sustentabilidade e Projeto Especiais. **Prefeito Eduardo Braide lança Programa Centro Acessível.** São Luís, 20 abr. 2021a. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/semispe/noticia/34905/prefeito-eduardo-braide-lanca-programa-centro-acessivel>. Acesso em: 15 dez. 2022.

SÃO LUÍS. Secretaria Municipal de Inovação, Sustentabilidade e Projeto Especiais. **Prefeitura de São Luís inicia ações de acessibilidade do projeto Calçada Legal.** São Luís, 3 nov. 2021b. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/semurh/noticia/38610/prefeitura-de-sao-luis-inicia-acoes-de-acessibilidade-do-projeto-calçada-legal>. Acesso em: 15 dez. 2022.

SÃO LUÍS. Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte. **João Paulo**. São Luís, ago. 2022. Disponível em: https://moovitapp.com/sao_luis-4043/lines/pt-br?customerId=4908&ref=4&af_sub8=%252Findex%252Fpt-br%252Ftransporte_p%2525C3%2525BAbligo-lines-Sao_Luis-4043-909237&query=jão%20paulo. Acesso em: 1 ago. 2022.

SCHÜRMANN, Betina. Urbanização colonial na América Latina: cidade planejada versus desleixo e caos. **Textos de História: Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB**, Brasília, DF, v. 7, n. 1/2, p. 149–178, 1999. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/textos/article/view/27798>. Acesso em: 15 nov. 2022.

SILVA, Esmênia Miranda Ferreira da. Os manuais de urbanidade em uma cidade de pianos e grilhões: os códigos de posturas municipais na São Luís oitocentista. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 30., 2019, Recife. **Anais** [...]. Recife: ANPUH, 2019. Disponível em: https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1565318336_ARQUIVO_ARTIGOESMENAANPUH2019.pdf. Acesso em: 16 nov. 2022.

SILVA, Myrna Luiza Mendes de Souza. **Arquitetura do poder**: análise da Avenida Getúlio Vargas. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2016.

SILVA, Ronald Almeida. Fotografia: Álbum Maranhão 1908 - fotógrafos irmãos Cunha: Cândido e Gaudêncio Rodrigues da Cunha, paraenses. In: SILVA, Ronald Almeida. **Blog post Ronald de Almeida Silva**. [S. l.], 3 dez. 2015. Disponível em: <http://ronalddealmeidasilva.blogspot.com/2015/12/170-fotografia-album-maranhao-1908.html>. Acesso em: 10 set. 2022.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. Tradução Anita Dimarco, Anita Natividade. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016.

VEJA fotos do tradicional festejo de São Marçal no João Paulo. **Na Mira**, São Luís, 30 jun. 2022. Disponível em: <https://imirante.com/namira/sao-luis/2022/06/30/veja-fotos-do-tradicional-festejo-de-sao-marcal-no-joao-paulo>. Acesso em: 15 dez. 2022.

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

VIZOLLI, Idemar; MENDES, Alessandra Norberto. Braça, quadro e tarefa: um modo de efetuar medida de terras. **Vidya**, Santa Maria, v. 36, n. 1, p. 69-78, jan./jun., 2016 Disponível em: <https://periodicos.ufn.edu.br/index.php/VIDYA/article/viewFile/1388/1706>. Acesso em: 5 set. 2022.

APÊNDICES

**APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM CADEIRANTE MORADOR DO
BAIRRO**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
 SOCIOESPACIAL E REGIONAL
 MESTRADO EM DESENVILVIMENTO SOCIOESPACIAL E REGIONAL

**ACESSIBILIDADE URBANA NO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS -
 MA: É possível? Estudo de caso no bairro do João Paulo**

Pesquisadora Orientadora: Profª. Drª Grete Soares Pflueger

Mestrando: Sérgio Antonio Costa Ribeiro

- Data: ____ / ____ / ____
- Nome: _____
- Data de Nascimento: ____ / ____ / ____
- Naturalidade: _____
- Estado civil: _____
- Filhos: _____

- Tipo de deficiência: _____
- Período de existência da deficiência: _____
- Qual sua ocupação atual: _____
- Participação na vida econômica da família: _____
- Principal meio de deslocamento utilizado por você em São Luís, de maneira mais específica no bairro do João Paulo?
- Como a deficiência física interfere nos seus projetos pessoais e no seu cotidiano?
- A discriminação e o preconceito estão presentes em seu cotidiano? Caso sim, descreva como
- Você participa ou já participou de algum movimento relacionado à defesa dos direitos das pessoas com deficiência?
- Quais suas principais atividades de lazer?

- Quais os principais problemas de Acessibilidade (barreiras) que você observa e vivencia no espaço urbano do bairro do João Paulo?
- Como estas barreiras interferem no seu cotidiano?
- E quanto ao seu uso no sistema de transporte coletivo, o que você pode comentar? (quantidade de ônibus adaptados, tempo de espera)

**APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO COMO
DISPOSTO NA RESOLUÇÃO CNS 196/96**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
SOCIOESPACIAL E REGIONAL
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL E REGIONAL**

**ACESSIBILIDADE URBANA NO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS -
MA: É possível? Estudo de caso no bairro do João Paulo**

Pesquisadora Orientadora: Profª. Drª Grete Soares Pflueger

Mestrando: Sérgio Antonio Costa Ribeiro

Sou aluno do Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR) da Universidades Estadual do Maranhão (UEMA) na linha de Planejamento Urbano. Este é um convite para que você participe de uma pesquisa que será realizada e apresentada na defesa final da Dissertação do referido Mestrado.

O objetivo do estudo é analisar como Acessibilidade Urbana se coloca como um direito fundamental e indispensável no tocante do direito à cidade. A análise tomará como estudo de caso, as condições de Acessibilidade Urbana nos espaços públicos do bairro do João Paulo na cidade de São Luís – MA. A pesquisa será realizada através de entrevistas e registros fotográficos.

Será garantido o sigilo absoluto sobre a identidade do participante na pesquisa (nome) salvo autorização expressa dos participantes para divulgação de seus nomes, os resultados finais a partir desta pesquisa serão apresentados em congressos e/ou trabalhos escritos.

Caso o participante se sinta desconfortável, por qualquer motivo, ele poderá interromper a sua participação na pesquisa a qualquer momento. O presente trabalho poderá contribuir para provocar uma reflexão sobre a necessidade de que Acessibilidade urbana seja priorizada como um direito fundamental e necessário para que tenhamos espaços públicos acessíveis e inclusivos, propiciando a todas às pessoas o seu direito de ir e vir com segurança e autonomia.

Gostaria de poder contar com sua participação e coloco-me à sua disposição para maiores esclarecimentos sobre a pesquisa, caso você concorde em participar, assine o termo de consentimento abaixo.

CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Declaro que li as informações apresentadas acima, que estou esclarecido sobre o conteúdo da pesquisa que será realizada. Declaro ainda que, por minha livre vontade, autorizo a minha participação na pesquisa, cooperando com a coleta de dados para análise.

São Luís, _____ de _____ de 2022.

Assinatura do Responsável Legal

**APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM TÉCNICO DO PODER
PÚBLICO MUNICIPAL, TÉCNICO DE ÓRGÃO DE CONTROLE E ENTIDADE DE
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
SOCIOESPECIAL E REGIONAL
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPECIAL E REGIONAL

**ACESSIBILIDADE URBANA NO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS -
MA: É possível? Estudo de caso no bairro do João Paulo**

Pesquisadora Orientadora: Profª. Drª Grete Soares Pflueger
 Mestrando: Sérgio Antonio Costa Ribeiro

Sou aluno do Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional – PPDSR da Universidades Estadual do Maranhão - UEMA na linha de Planejamento Urbano. Este é um convite para que você participe de uma pesquisa que será realizada e apresentada na defesa final da Dissertação do referido Mestrado.

O objetivo do estudo é analisar como Acessibilidade Urbana se coloca como um direito fundamental e indispensável no tocante do direito à cidade. A análise tomará como estudo de caso, as condições de Acessibilidade Urbana nos espaços públicos do bairro do João Paulo na cidade de São Luís – MA.

- Explicar a natureza e finalidade da pesquisa.
- Promover a apresentação pessoal do Entrevistado
- 1. Comente a atuação da (Secretaria / Ministério Público/Entidade de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência) no tocante à acessibilidade em São Luís?
- 2. Quais os desafios encontrados na promoção da acessibilidade no espaço público?
- 3. Que outras considerações sobre acessibilidade podem ser informadas, no sentido de sugestões que possibilitem a promoção da acessibilidade urbana nos espaços públicos?

ANEXOS

**ANEXO A – TRECHO DA LEI DO PLANO DIRETOR DE IMPERATRIZ – MA
(ARTIGO 6º)**

LEI COMPLEMENTAR N° 02/2004

Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor do Município de Imperatriz, Estado do Maranhão e estabelece outras providências.

Art.1º Fica instituído o Plano Diretor do Município de Imperatriz como instrumento normativo e orientador dos processos de transformação e promoção do desenvolvimento, nos seus aspectos políticos, econômicos e sociais, físico-ambientais e administrativos, prevendo mecanismos para a sua implementação.

**TÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES**

Art.2º Plano Diretor é o instrumento básico e regulador de um processo de planejamento municipal para a implementação da política de desenvolvimento, norteando a ação dos agentes públicos e privados, através dos objetivos, diretrizes, instrumentos, programas e disposições gerais apresentados nesta Lei.

Parágrafo único. As Leis de Diretrizes Orçamentárias, Orçamentária Anual e do Plano Pluriannual do Município observarão as diretrizes e prioridades do Plano Diretor.

Art.3º Para efeito desta Lei, ficam entendidas as seguintes definições:

I - Política de Desenvolvimento - Conjunto de objetivos e diretrizes para orientar a ação governamental relativa à distribuição da população e das atividades urbanas e rurais no território municipal, definindo as respectivas áreas, tendo em vista ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais e proporcionar bem-estar à população.

II - Função Social da Cidade - Função que deve cumprir a cidade para assegurar as condições gerais necessárias ao desenvolvimento da produção, do comércio e dos serviços e, particularmente, à plena realização dos direitos dos cidadãos, como o direito à saúde, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, à educação, ao trabalho, à moradia, ao transporte coletivo, à segurança, à informação, ao lazer, ao ambiente saudável e à participação no planejamento.

III - Função Social da Propriedade Urbana - Aquela que é atendida quando o uso e ocupação da propriedade urbana respondem às exigências fundamentais da sociedade, consolidadas nas Diretrizes do Plano Diretor, em conformidade com os dispositivos de instrumentação legais decorrentes.

Art.4º Para os fins estabelecidos no artigo 182 da Constituição da República, não cumprem a função social da propriedade urbana, por não atender às exigências de ordenação da cidade, terrenos ou glebas totalmente desocupados, ou onde o coeficiente de aproveitamento mínimo não tenha sido atingido, ressalvadas as exceções previstas nesta Lei, sendo passíveis, sucessivamente, de parcelamento, edificação e utilização compulsórios, incidência de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo e desapropriação com pagamentos em títulos, com base nos artigos 5º, 6º, 7º e 8º do Estatuto da Cidade.

Parágrafo único - Os critérios de enquadramento dos imóveis não edificados, subutilizados ou não utilizados estão definidos no artigo 56 desta Lei, que disciplina os instrumentos citados no *caput* deste artigo.

Art.5º A infra-estrutura urbana inclui: os sistemas de abastecimentos d'água e esgotamento sanitário, drenagem pluvial, energia elétrica e iluminação pública, comunicações e sistema viário, prevendo-se a execução das suas diversas instalações e sua interferência na ordenação do espaço.

Art.6º Os equipamentos sociais e serviços urbanos relacionam-se com a programação de atendimento à população, considerando-se sua distribuição no território e condições de acessibilidade, nos setores de saúde, habitação de interesse social, educação e cultura, lazer, atividades comunitárias e outros, cuja localização se prende às Disposições Gerais sobre Parcelamento do Solo.

ANEXO B - REPORTAGEM SOBRE AÇÕES DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM PARCERIA COM SETOR PRIVADO SOBRE ACESSIBILIDADE EM IMPERATRIZ - MA

PLANEJAMENTO URBANO

Reunião com a Associação Comercial alinha sobre padronização e modernização de calçadas

Objetivo da gestão municipal é melhorar a acessibilidade e mobilidade urbana da cidade

Publicado em: 20/10/2022 por Léo Costa
Secretaria de Planejamento Urbano

Compartilhe:



Momento das tratativas entre secretários municipais e dirigentes da Associação Comercial. (Foto: Assessoria)

Fonte: IMPERATRIZ. Prefeitura Municipal. **Reunião com a Associação Comercial alinha sobre padronização e modernização de calçadas.** Imperatriz, 20 out. 2022. Disponível em: <https://imperatriz.ma.gov.br/noticias/reuniao-com-associacao-comercial-alinha-sobre-padronizacao-e-modernizacao-de-calçadas.html>. Acesso em: 20 dez. 2022.

**ANEXO C – TRECHO DA LEI DO PLANO DIRETOR DE CAXIAS – MA (ARTIGO
33 INCISO V)**

Art. 33. São diretrizes gerais da política urbana:

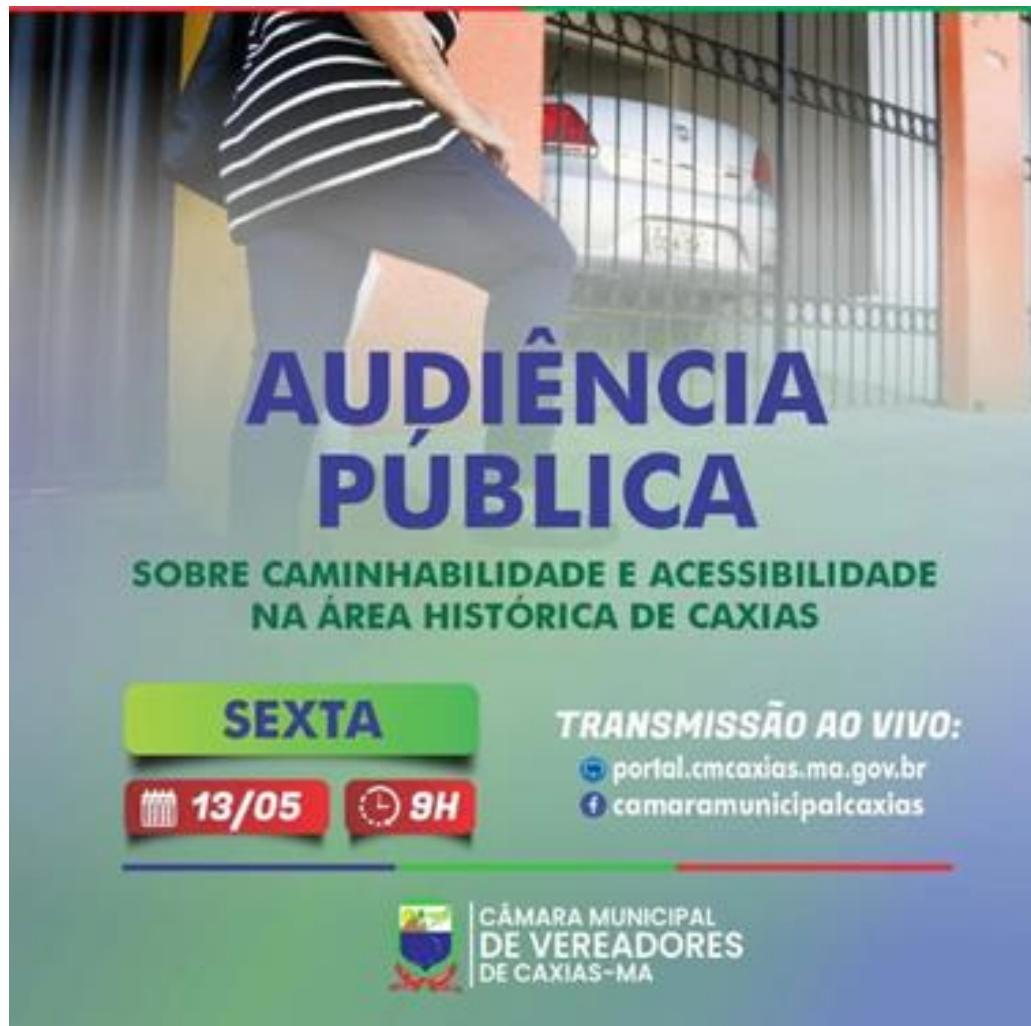
- I - elaborar, de forma participativa, até 30 de junho de 2007, o zoneamento da cidade e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e, revisar o Código de Postura do Município. O zoneamento proposto deverá assegurar uma distribuição equilibrada dos usos, considerando as potencialidades e custos infra-estruturais, a mobilidade e o meio ambiente;
- II - desenvolver para a área denominada Balneário da Veneza, até 31 de Dezembro de 2007, plano para dinamização e recuperação ambiental, cultural e econômica, com participação da sociedade civil organizada;
- III -desenvolver para a área denominada Parque da Cidade, até 31 de Dezembro de 2007, plano para dinamização das atividades de lazer e esportes e, de recuperação ambiental, integrando a este projeto as áreas de preservação do Rio Itapecuru contíguas ao mesmo.

41

 <p>ESTADO DO MARANHÃO • PREFEITURA MUNICIPAL DE CAXIAS</p> <p>Caxias Cidade das Artes</p> <ul style="list-style-type: none"> IV - promover a ocupação dos vazios públicos urbanos, com usos preferencialmente voltados para o lazer, a preservação ambiental, a habitação social ou para equipamentos comunitários; V - promover condições adequadas de mobilidade e acessibilidade aos portadores de necessidades especiais e idosos, na circulação urbana e nos equipamentos públicos; 	 <p>ESTADO DO MARANHÃO • PREFEITURA MUNICIPAL DE CAXIAS</p> <p>Caxias Cidade das Artes</p> <h2 style="text-align: center;">CAPÍTULO II</h2> <h3 style="text-align: center;">DA POLÍTICA DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO</h3> <p>Art. 34 - A política de circulação e transporte coletivo objetiva assegurar à população condições adequadas de acessibilidade a todas as regiões da</p>
--	---

Fonte: CAXIAS. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Caxias**: Lei nº 1.637, de 6 de outubro de 2006. Caxias: Prefeitura Municipal, 2006. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/RedeAvaliacao/Caxias_PlanoDiretorMA.pdf. Acesso em: 10 dez. 2022.

**ANEXO D - MOBILIZAÇÃO DO PODER LEGISLATIVO MUNICIPAL
DE CAXIAS – MA SOBRE DISCUSSÃO DE ACESSIBILIDADE**

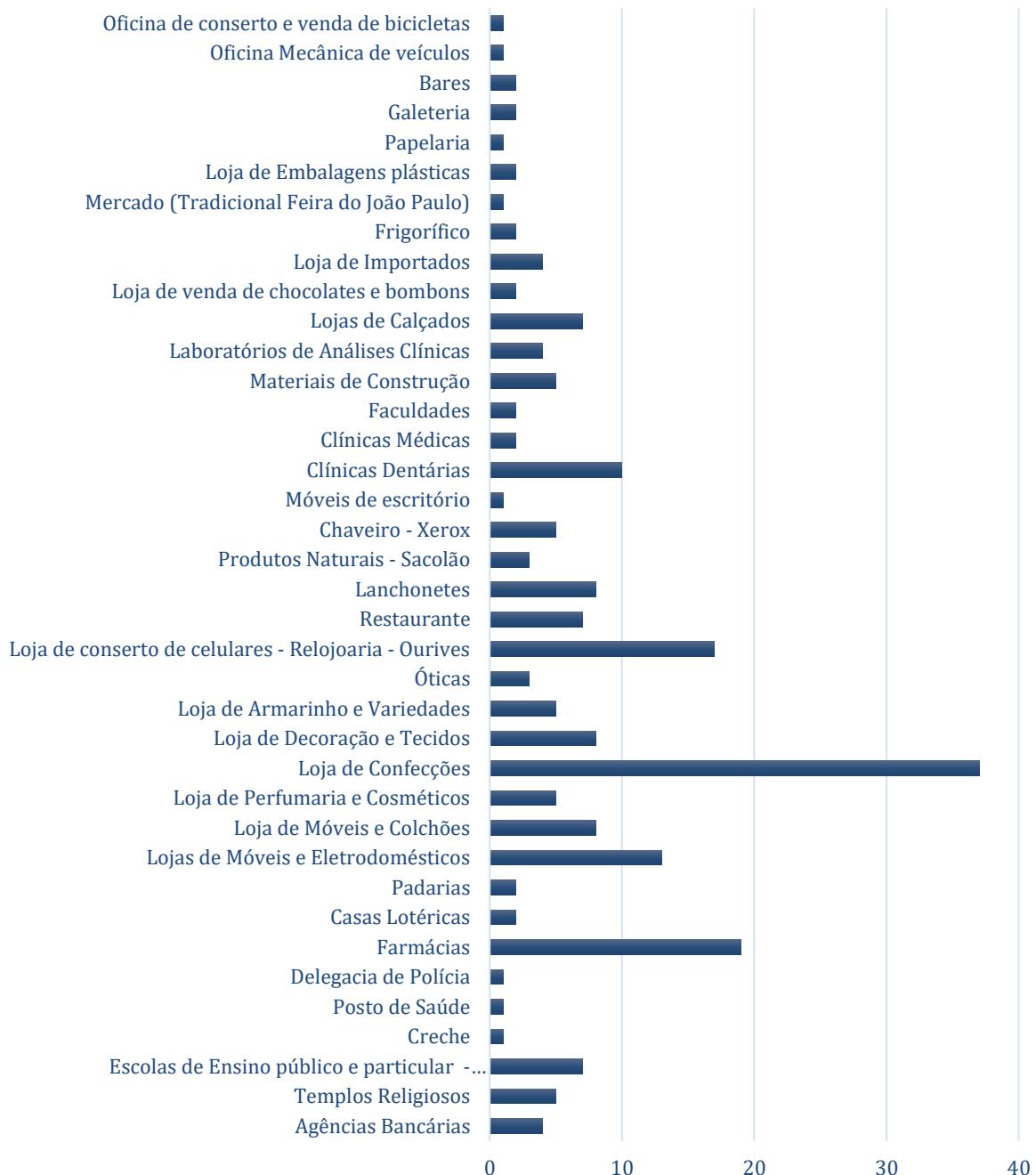


Fonte: CAXIAS. Prefeitura Municipal. **Audiência pública sobre caminhabilidade e acessibilidade na área histórica de Caxias.** Caxias, 13 maio 2022. Disponível em: <https://portal.cmcaxias.ma.gov.br/audiencia-publica-sobre-caminhabilidade-e-acessibilidade-na-area-historica-de-caxias/>. Acesso em: 10 dez. 2022.

**ANEXO E – RELAÇÃO DE ESTABELECIMENTOS E ATIVIDADE DIVERSAS
EXISTENTES NA AVENIDA SÃO MARÇAL**

Relação de Estabelecimentos e atividade diversas existentes na Avenida São Marçal	Quantidade
Agências Bancárias	4
Templos Religiosos	5
Escolas de Ensino público e particular - Fundamental e Médio	7
Creche	1
Posto de Saúde	1
Delegacia de Polícia	1
Farmácias	19
Casas Lotéricas	2
Padarias	2
Lojas de Móveis e Eletrodomésticos	13
Loja de Móveis e Colchões	8
Loja de Perfumaria e Cosméticos	5
Loja de Confecções	37
Loja de Decoração e Tecidos	8
Loja de Armarinho e Variedades	5
Óticas	3
Loja de conserto de celulares - Relojaria - Ourives	17
Restaurante	7
Lanchonetes	8
Produtos Naturais - Sacolão	3
Chaveiro - Xerox	5
Móveis de escritório	1
Clínicas Dentárias	10
Clínicas Médicas	2
Faculdades	2
Materiais de Construção	5
Laboratórios de Análises Clínicas	4
Lojas de Calçados	7
Loja de venda de chocolates e bombons	2
Loja de Importados	4
Frigorífico	2
Mercado (Tradicional Feira do João Paulo)	1
Loja de Embalagens plásticas	2
Papelaria	1
Galeteria	2
Bares	2
Oficina Mecânica de veículos	1
Oficina de conserto e venda de bicicletas	1
Total	210

Relação de Estabelecimentos e atividade diversas existentes na Avenida São Marçal



ANEXO F – ALTERAÇÕES FEITAS PELA SMTT NO FLUXO DE TRÂNSITO NA AVENIDA SÃO MARÇAL EM 2022



