



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO, PESQUISA E
INOVAÇÃO TECNOLÓGICA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DINÂMICAS
TERRITORIAIS E SOCIEDADE NA AMAZÔNIA – PDTSA**

ALINE PEREIRA DOS SANTOS AMARO CORREIA

**O DIREITO À CIDADE E A ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM
DEFICIÊNCIA: A TEORIA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE HENRI LEFÈBVRE E
ANÁLISE ACERCA DA APLICAÇÃO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE
2006, EM TUCURUÍ (PA).**

MARABÁ – PA

2017

ALINE PEREIRA DOS SANTOS AMARO CORREIA

**O DIREITO À CIDADE E A ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM
DEFICIÊNCIA: A TEORIA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE HENRI LEFÈBVRE E
ANÁLISE ACERCA DA APLICAÇÃO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE
2006, EM TUCURUÍ (PA).**

Dissertação de Mestrado do curso de Pós-graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia (PDTSA) da Unifesspa, Marabá, Pará, sob a orientação da Prof^a Dra. Daniella Maria dos Santos Dias, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia.

MARABÁ – PA

2017

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca Josineide da Silva Tavares da UNIFESSPA. Marabá, PA

Correia, Aline Pereira dos Santos Amaro

O direito à cidade e a acessibilidade para pessoas com deficiência: a teoria da produção do espaço de Henri Lefèbvre e análise acerca da aplicação do Plano Diretor Participativo de 2006, em Tucuruí (PA) / Aline Pereira dos Santos Amaro Correia ; orientadora, Daniella Maria dos Santos Dias. — Marabá : [s. n.], 2017.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Programa de Pós-Graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia, Marabá, 2017.

1. Direito urbanístico – Tucuruí (PA). 2. Projeto de acessibilidade. 3. Deficientes - Orientação e mobilidade. 4. Direito municipal. 5. Minorias - Estatuto legal, leis, etc. I. Dias, Daniella Maria dos Santos, orient. II. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. III. Título.

CDDir: 4. ed.: 341.374

ALINE PEREIRA DOS SANTOS AMARO CORREIA

O DIREITO À CIDADE E A ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: A TEORIA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE HENRI LEFÈBVRE E ANÁLISE ACERCA DA APLICAÇÃO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE 2006, EM TUCURUÍ (PA).

Trabalho de conclusão de Curso apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia (PDTSA), vinculado a Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa), para obtenção do título de Mestre em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia

Aprovada em: _____

Banca Avaliadora:

Presidente: Prof. Dra. Daniella Maria dos Santos Dias (Unifesspa/PDTSA)

Membro Titular: Profa. Dra. Andréa Hentz de Mello (Unifesspa/PDTSA)

Membro Externo: Prof. Dr. Raimundo Wilson Gama Raiol (UFPA/Belém)

Membro Suplente: Profa. Dra. Edma do Socorro Silva Moreira (Unifesspa/PDTSA)

Dedico esta dissertação ao meu querido marido José Correia, pela sua amizade, carinho, compreensão e amor infinitos, quando nos momentos difíceis, que passei nesse período, me carregou no colo. Obrigada, meu amor!

AGRADECIMENTOS

Com emoção e sinceridade, agradeço a Deus por ter me permitido conhecer um anjo de luz, que me guiou na produção desta dissertação de mestrado. Minha professora orientadora, a Dra Daniella Maria dos Santos Dias, não se limitou a somente direcionar minha pesquisa, pois ela foi muito além disso. Minha querida orientadora foi minha motivadora, foi alguém que me fez acreditar que eu seria capaz de terminar esse trabalho. Quando necessário, me repreendeu. Quando eu nem merecia, me compreendeu. Sua amizade me confortou. Sua generosidade me ensinou. Todo o meu respeito e gratidão à minha amada professora Daniella!

Aos professores da banca avaliadora, o Dr Raimundo Wilson Gama Raiol e a Dra. Andréa Hentz de Mello, meu profundo agradecimento pela atenção e contribuição dispensados para o aperfeiçoamento desse trabalho.

Agradeço à Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará – Unifesspa, pela oportunidade dada em cursar o Mestrado do Programa de Pós-graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia-PDTSA. Aos professores do Programa, deixo minha gratidão pelos ensinamentos recebidos, em especial à Dra. Edma Moreira Silva, que foi também a coordenadora do PDTSA, durante o período em que estive como aluna do mestrado.

Aos meus colegas de curso, agradeço os bons momentos em que partilhamos alegrias, angústias e conhecimento. Para sempre serão lembrados!

Aos meus pais, João e Maura, agradeço o incentivo e amor recebidos. Reconheço que se não fosse o esforço deles em educar-me, jamais teria conseguido chegar até aqui.

Minha gratidão ao meu marido José Correia e aos filhos Mateus, Marília e Marcelo, pela compreensão e carinho dispensados durante minha passagem pelo mestrado, que tanto os privou de minha atenção e presença.

Ao amigo advogado e geógrafo, Torquato Maia Ferreira, meu profundo agradecimento pelo material disponibilizado sobre a elaboração do Plano Diretor de Tucuruí, e, agradeço também, pelas primorosas orientações e entrevistas concedidas.

Agradeço a generosa e fundamental colaboração do amigo Renato Mendes Carneiro Teixeira, Defensor Público, em Tucuruí, que esteve sempre me auxiliando na pesquisa das demandas administrativas e judiciais, que envolveram a temática da acessibilidade à pessoa com deficiência na cidade de Tucuruí.

À amiga Alexandra Bezerra do Nascimento, presidente da Associação Carajás dos Portadores de Deficiência, agradeço pela disponibilidade em socorrer-me e orientar-me quanto à vivência das pessoas com deficiência em Tucuruí.

Aos meus alunos e amigos, agradeço o apoio e as palavras sempre carinhosas e restauradoras, todas as vezes em que me encontrava abatida e cansada durante a pesquisa.

À Faculdade Gamaliel, de Tucuruí, obrigada pelo período em que me auxiliou com uma bolsa de estudo, e ainda, por ter me dado a oportunidade de experimentar a docência no Curso de Direito, que foi a maior razão pela busca da minha qualificação no *stricto sensu*.

“Esse é apenas um pequeno retrato do drama vivenciado, no dia-a-dia, pelas pessoas com necessidades especiais. Permite, ainda assim, esse relato avaliar o quanto de negação de acesso e locomoção é impingido a essas pessoas. Nega-se-lhes o direito de ir e vir. Como consequência dessa negação, cercea-se-lhes a ida aos locais de atividades que aspiram exercer, dentre as quais as de ir à escola, ao trabalho, ao lazer, às reuniões sociais e a outros eventos. Denegando-lhes esses direitos, nega a sociedade a si mesma a oportunidade de poder contar com a participação dessas pessoas”.

(RAIMUNDO WILSON GAMA RAIOL)

RESUMO

O objetivo deste trabalho consiste em verificar em que medida a demanda por mobilidade e acessibilidade urbanas, apresentadas à época da elaboração do Plano Diretor de Tucuruí de 2006, foram incorporadas no respectivo documento, e, se mudanças significativas, acerca da acessibilidade, foram efetivadas na cidade, entre 2007 a 2017. O interesse por esta temática se deve ao reconhecimento de que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzidas necessitam fruir do direito à cidade na sua plenitude, bem como todos aqueles que habitam espaços urbanos e rurais. A metodologia deu-se por um estudo bibliográfico para o entendimento do espaço social, destacando-se para tanto a obra de Henri Lefèbvre; documentos legislativos trouxeram o marco legal sobre a acessibilidade no Brasil; a jurisprudência ilustrou o modo como o Poder Judiciário tem decidido as questões que envolvem a acessibilidade para pessoas com deficiência; também, foram utilizados relatórios fotográficos e procedimentos administrativos e judiciais para se atestar como a gestão pública posicionou-se, durante o recorte temporal pesquisado, na busca por melhorias das condições de acessibilidade em Tucuruí. Com os resultados apresentados na pesquisa, concluiu-se que, após dez anos de promulgação do Plano Diretor de Tucuruí, pouco se investiu para que as medidas de acessibilidade fossem implantadas na cidade, contrariando, desse modo, não só a legislação vigente, mas, principalmente, a expectativa das pessoas com deficiência, que anseiam por melhores condições de acessibilidade em Tucuruí.

Palavras-chave: Centralidade urbana. Política desenvolvimentista. Espaços de segregação.

ABSTRACT

The objective of this study is to verify the extent to which the demand for urban mobility and accessibility, presented at the time of the construction of the 2006 Master Plan of Tucuquí, were incorporated in the respective document, and if significant changes on accessibility were made. The interest in this theme is due to the recognition that people with disabilities or reduced mobility need to enjoy the right to the city in its fullness, as well as all those who live in urban and rural spaces. The methodology was given by a bibliographical study for the understanding of the social space, highlighting for that the work of Henri Lefèbvre; Legislative documents have brought the legal framework on accessibility in Brazil; Jurisprudence has illustrated how the judiciary has decided the issues surrounding accessibility for people with disabilities; Photographic reports and administrative and judicial procedures were also used to confirm how public management was positioned, during the researched time frame, in the search for improvements in the accessibility conditions in Tucuquí. With the results presented in the research, it was concluded that, after ten years of promulgation of the Master Plan of Tucuquí, little was invested so that the accessibility measures were implemented in the city, thus contradicting not only the current legislation but, Mainly, the expectation of people with disabilities, who yearn for better accessibility conditions in Tucuquí.

Keywords: Urban centrality. Development policy. Segregation spaces.

LISTA DE SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ACPD – Associação Carajás dos Portadores de Deficiência

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário

CF – Constituição Federal

CNM – Confederação Nacional dos Municípios

COMPART – Consócio dos Municípios Paraenses Alagados pelo Rio Tocantins

CONGEP – Conselho Gestor Participativo do Plano de Desenvolvimento Sustentável dos Municípios à Montante do Lago da Usina Hidrelétrica de Tucuruí

CPC – Código de Processo Civil

CREA-PA - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará

DP-TUC – Defensoria Pública de Tucuruí

DRP – Diagnóstico Rápido e Participativo

EEEM – Escola Estadual de Ensino Médio

ELETRONORTE - Centrais Elétricas do Norte do Brasil

ELN - Eletronorte

EMEF – Escola Municipal de Ensino Fundamental

ENEM – Exame Nacional do Ensino Médio

FNDE - Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação

GETAT – Grupo Executivo das Terras do Araguaia e Tocantins

HABITAT III – Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais

IPI - Imposto Sobre Produtos Importados

LDB – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

MCidades – Ministério das Cidades

MPE-PA – Ministério Público do Estado do Pará

MPF – Ministério Público Federal

NAU – Nova Agenda Urbana

NBR – Norma Brasileira Registrada

NGPDP-TUC – Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Tucuruí

ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

ONU – Organização das Nações Unidas

OS - Organização Social

OSCIPS – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

PDP – Plano Diretor Participativo

PDT – Plano Diretor de Tucuruí

PDTSA - Programa de Pós-graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia

PIRTUC – Plano de Inserção Regional da Usina Hidrelétrica de Tucuruí

PJTUC – Promotoria de Justiça de Tucuruí

PMT/SEPLAN – Prefeitura Municipal de Tucuruí e Secretaria de Planejamento

PPD –Pessoa Portadora de Deficiência

STF – Supremo Tribunal Federal

SUS – Sistema Único de Saúde

TCU – Tribunal de Contas da União

TJE-PA – Tribunal de Justiça do Estado do Pará

UFPA – Universidade Federal do Pará

UHE – Usina Hidrelétrica de Tucuruí

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mesa de honra e público presente no lançamento do Plano Diretor de Tucuruí.....	85
Figura 2 – Posto de Saúde do Getat.....	93
Figura 3 – Posto de Saúde do Getat.....	93
Figura 4 – Posto de Saúde Liler Leão.....	93
Figura 5 – Posto de Saúde da Matinha.....	93
Figura 6 – E.M.E.F Darcy Ribeiro.....	95
Figura 7 – E.M.E.I Irmã Ivone.....	95
Figura 8 – Câmara Municipal de Tucuruí – PA.....	96
Figura 9 – Ginásio Poliesportivo.....	97
Figura 10 – Ginásio Poliesportivo.....	97
Figura 11 – Ginásio Poliesportivo.....	97
Figura 12 – Porto Fluvial de Tucuruí.....	98
Figura 13 – Feira livre.....	98
Figura 14 – Feira livre.....	98
Figura 15 – Feira livre.....	99
Figura 16 – Mercado Municipal.....	99
Figura 17 – Mercado Municipal.....	99
Figura 18 – Via pública em Tucuruí.....	100
Figura 19 – Via pública em Tucuruí.....	100
Figura 20 – Via pública em Tucuruí.....	100
Figura 21 – Praça Jarbas Passarinho.....	101
Figura 22 – Praça do Rotary.....	101
2Figura 23 – Praça Henrique Bonna.....	102
Figura 24 – Praça das Mangueiras.....	102
Figura 25 – Praça das Mangueiras.....	102

Figura 26 – Transporte Público.....	103
Figura 27 – Calçadas das vias públicas.....	114
Figura 28 – Calçadas das vias públicas.....	114
Figura 29 – Rampa.....	115
Figura 30 – Rampa.....	115
Figura 31 – Ponto para parada de ônibus.....	116
Figura 32 – Ponto para parada de ônibus.....	116
Figura 33 – Ponto para parada de ônibus.....	116
Figura 34 – P.S da Terra Prometida.....	122
Figura 35 – P.S da Terra Prometida.....	122
Figura 36 – P.S da Terra Prometida.....	122
Figura 37 – P.S da Terra Prometida.....	122
Figura 38 – Escola Irmã Ivone, 2017.....	123
Figura 39 – Escola Irmã Ivone, 2017.....	123
Figura 40 – Escola Irmã Ivone, 2017.....	123
Figura 41 – Escola Irmã Ivone, 2017.....	123
Figura 42 – Escola Darcy Ribeiro, 2017.....	124
Figura 43 – Escola Darcy Ribeiro, 2017.....	124
Figura 44 – Escola Darcy Ribeiro, 2017.....	124
Figura 45 – Escola Darcy Ribeiro, 2017.....	124
Figura 46 – Via pública de Tucuruí-PA, 2017.....	125
Figura 47 – Via pública de Tucuruí-PA, 2017.....	125
Figura 48 – Via pública de Tucuruí-PA, 2017.....	125
Figura 49 – Praça do Rotary em Tucuruí, 2017.....	126
Figura 50 – Feira Pública Municipal, 2017.....	126
Figura 51 – Mercado Municipal de Tucuruí-PA, 2017.....	127
Figura 52 – Ginásio Poliesportivo, 2017.....	127

Figura 53 – Ginásio Poliesportivo, 2017.....	127
Figura 54 – Ginásio Poliesportivo, 2017.....	128
Figura 55 – Ginásio Poliesportivo, 2017.....	128
Figura 56 – Ginásio Poliesportivo, 2017.....	128
Figura 57 – Ginásio Poliesportivo, 2017.....	128
Figura 58 – Entrada aa E.E.E.M. Deputado Raimundo Ribeiro de Souza.....	134
Figura 59 – Acesso a banheiro masculino.....	134
Figura 60 – Pontos Positivos: sala com rampa de acesso e mobiliário acessível	134
Figura 61 – Câmara Municipal de Tucuruí, 2017.....	142
Figura 62 – Câmara Municipal de Tucuruí, 2017.....	142
Figura 63 – Câmara Municipal de Tucuruí, 2017.....	142
Figura 64 – Câmara Municipal de Tucuruí, 2017.....	142
Figura 65 – Câmara Municipal de Tucuruí, 2017.....	142
Figura 66 – Prefeitura Municipal de Tucuruí, 2017.....	143
Figura 67 – Prefeitura Municipal de Tucuruí, 2017.....	144
Figura 68 – Prefeitura Municipal de Tucuruí, 2017.....	144
Figura 69 – Prefeitura Municipal de Tucuruí, 2017.....	145
Figura 70 – Audiência Pública-Defensoria Pública, em Tucuruí-PA	148
Figura 71 – Audiência Pública-Defensoria Pública, em Tucuruí-PA	148

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – As normas técnicas relacionadas à acessibilidade.....	57
Quadro 2 – Cronogramas das etapas e prazos do processo de elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí.....	78
Quadro 3 – Etapas, programas , produtos, prazos e resumo da previsão orçamentária para a elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí.....	78
Quadro 4 – Temas discutidos na oficina de capacitação.....	80
Quadro 5 – Propostas advindas da Oficina de Capacitação.....	82
Quadro 6 – Demonstra a setorização da cidade de Tucuruí, para fins de realização de oficinas durante a elaboração do Plano Diretor de 2006.....	86
Quadro 7 – Amostra do calendário das oficinas comunitárias.....	87
Quadro 8 – Principais problemas apontados nas oficinas de DRP.....	88
Quadro 9 – Questionário para verificação das condições de acessibilidade, pelas entidades e órgãos federais.....	138
Quadro 10 – Questionário para levantamento de informações, junto às associações de apoio às pessoas com deficiência.....	140

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	17
2 REFERENCIAIS TEÓRICOS E CONCEITUAIS.....	22
2.1 A TEORIA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE HENRI LEFÈVRE.....	22
2.2 A CENTRALIDADE URBANA E OS ESPAÇOS DE SEGREGAÇÃO.....	26
2.3 O DIREITO À CIDADE.....	34
2.4 A ACESSIBILIDADE COMO DIREITO FUNDAMENTAL À PESSOA COM DEFICIÊNCIA.....	40
2.4.1 Marco Legal.....	42
2.4.2 A Acessibilidade nas Normas Técnicas.....	57
3 O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DA AMAZÔNIA BRASILEIRA E A POLÍTICA DESENVOLVIMENTISTA.....	61
3.1 TUCURUÍ E AS DINÂMICAS SOCIOTERRITORIAIS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA.....	65
3.2 TUCURUÍ NO CONTEXTO SOCIOECONÔMICO E POLÍTICO DO SUDESTE PARAENSE.....	66
3.3 A ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE TUCURUÍ.....	72
3.4 A PRODUÇÃO DO RELATÓRIO SOBRE ACESSIBILIDADE, DA ASSOCIAÇÃO CARAJÁS PARA PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA.....	91
4 A ACESSIBILIDADE EM TUCURUÍ- PA: UMA ABORDAGEM ACERCA DA EFETIVIDADE DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE 2006.....	106
4.1 A ACESSIBILIDADE NO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE TUCURUÍ.....	106
4.2 A (IN)ACESSIBILIDADE EM TUCURUÍ ENTRE OS ANOS DE 2007 A 2017.....	112
4.2.1 “A Acessibilidade aos Pedestres na Cidade de Tucuruí”: pesquisa acadêmica da Universidade Federal do Pará - UFPA , em 2011.....	113
4.2.2 Ministério Público do Estado do Pará, em 2011: Ação Civil Pública, processo nº 0003807-92.2011.8.14.0061, do Tribunal de Justiça do Estado do Pará TJE-PA.....	118
4.2.3 Trabalho acadêmico da Universidade Federal do Pará - UFPA, em 2013: “O Transporte Hidroviário de Passageiros na Região do Lago de Tucuruí – PA”.....	128
4.2.4 Ministério Público Federal - MPF, em 2013: Recomendação Administrativa - Procedimento Preparatório nº 1.23.007.000101/2013-93.....	133
4.2.5 Ministério Público Federal - MPF, em 2014: Inquérito Civil Público (nº 1.23007.000068/2014-82).....	136
4.2.6 – Defensoria Pública do Estado do Pará, em 2016-2017: o “Caso Banco do Brasil S/A”.....	146
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	152
REFERÊNCIAS.....	155

1 INTRODUÇÃO

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 trouxe um capítulo sobre a Política Urbana. Os artigos 182 e 183 prescrevem o princípio das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Uma nova ordem jurídico-urbanística foi anunciada, introduzindo a demanda de mudanças legais e institucionais nas esferas do poder político.

As diretrizes da política de desenvolvimento urbano foram estabelecidas em documento infraconstitucional, a Lei nº 10.257 de 2001, que recebeu a denominação de Estatuto da Cidade. O texto editado traduz-se em suporte jurídico à ação dos governos e da sociedade organizada na busca do desenvolvimento urbano sustentável, por abarcar políticas de ordem econômica, urbana e ambiental, tendo como tema central a função social da propriedade.

No linear do Estatuto da Cidade, a regulamentação dos mecanismos necessários à implementação da política urbana, deve ser balizada por estratégia que aponte sua efetiva aplicação, e deve estar, ainda, expressa no plano diretor, instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, conforme dispõe o *caput* do artigo 40 do Estatuto, e que deve ser revista, pelo menos, a cada dez anos, na literalidade do § 3º, desse mesmo dispositivo legal (BRASIL, 2001c).

Nesse sentido, um avanço na agenda técnica e político-institucional sobre as cidades se deu por meio de duas iniciativas da Organização das Nações Unidas (ONU), que estão fazendo com que os países e seus institutos de geografia e estatística revisem conceitos e métodos para se pensar e produzir informações sobre o espaço urbano na contemporaneidade (BRASIL, 2017b).

A primeira, uma Resolução de 2015, adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, propôs a Agenda para o Desenvolvimento Sustentável para 2030. Nela foram estabelecidos dezessete “Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)”, que subsidiarão a ação dos Estados Partes, e a participação da sociedade civil, no cumprimento das metas estabelecidas pela ONU, para o desenvolvimento das cidades (BRASIL, 2017b).

A outra ação foi a realização, em 2016, da “Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III)”, em que centenas de

países se comprometeram a adotar a “Nova Agenda Urbana (NAU)” com o objetivo de orientar a urbanização pelos próximos vinte anos em escala mundial. Estimou a ONU, que, até 2050, a população urbana do mundo irá dobrar (BRASIL, 2017b).

Dentre os “Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável”, o Objetivo 11 (ODS 11) trata da questão da sustentabilidade em sua dimensão urbana, que “carrega em si a perspectiva intergeracional e de finitude dos recursos, além de uma interpretação multiescalar e multidimensional do fenômeno urbano” (BRASIL, 2017 [n.p.]). No ODS 11, encontram-se algumas metas e indicadores sobre mobilidade e acessibilidade urbanas, como: até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos; até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, em particular para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência (BRASIL, 2017b).

Ao se examinar essas metas e indicadores sobre mobilidade e acessibilidade urbanas, pode-se buscar uma aproximação com o pensamento de Henri Lefébvre (2011), em que a categoria de análise do direito à cidade colabora com o sentido de que o projeto virtual é a possibilidade do objeto real. O método de pesquisa de Lefébvre, sobre o espaço, e consequentemente, sobre a cidade, parte sempre de uma virtualidade, ou seja, sempre no sentido de ir à frente, revertendo a perspectiva, substituindo o real pelo possível, incessantemente, e isso se dá porque Lefébvre não trabalha de modo separado a teoria e a prática, não considera a realidade como pronta e acabada, e encontra nela aquilo que se movimenta para frente.

Deve-se compreender que o “direito” no “direito à cidade” comporta duas correntes. Uma que trata o “direito” como não jurídico, mas como uma pauta de reivindicações sociais; a outra que afirma ser um direito (no sentido jurídico) difuso institucionalizado, reconhecido no Estatuto da Cidade.

Costa (2013, p. 172) afirma que a tentativa de transformar a ideia do direito à cidade em categoria de análise empírica ou em um guia para políticas públicas, ou ainda de considerá-la somente enfatizando o caráter jurídico-legal do direito, “pode ser interpretada como uma visão estreita ou equivocada da teoria, especialmente quando se concorda que a

ideia do direito à cidade é parte do processo de aproximação com a virtualidade inerente ao conceito de urbano e de sociedade urbana”.

Esta dissertação de mestrado tem como referencial teórico fundamental a perspectiva teórica marxista-lefebvriana da pesquisa urbana, buscando pensar a cidade em sua totalidade, trazendo uma visão social, política e filosófica da cidade. Esse método traz o desafio teórico de elucidar a realidade social concreta.

Lefèbvre (2006) afirma que o espaço social deve ser analisado a partir de três processos, que reservam entre si uma relação dialética, porém que são inseparáveis na observação do fenômeno urbano, quais sejam: o espaço percebido, que é o da prática social; o espaço concebido, que é o mental, o idealizado; e, o espaço vivido, onde se realiza a construção das relações sociais.

A partir dessa ótica de observação da cidade, a investigação da acessibilidade urbana torna-se um objeto a ser estudado para além de sua complexidade técnica, transpondo-se ao universo da conjuntura sócio-econômica e política do desenvolvimento urbano.

A cidade de Tucuruí, que até o final da década de 1960, era uma colônia de pescadores e comerciantes de castanha-do-brasil (*Bertholletia excelsa*), experimentou, a partir de 1970, um crescimento desordenado, decorrente do grande fluxo migratório, que acompanhou a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, que foi considerada uma obra que desconfigurou territorialmente a região, pela grande área de floresta inundada, além de pequenas comunidades e aldeias indígenas, que tiveram que ser compulsoriamente remanejadas para outros lugares.

Desde então, pela falta de um planejamento urbano, a população de Tucuruí enfrenta inúmeras dificuldades no que dizem respeito à mobilidade e acessibilidade urbanas. Essa situação foi discutida quando da elaboração do Plano Diretor Participativo, em 2006.

Esta pesquisa é importante na medida em que o objetivo geral perseguido é buscar verificar se a demanda por mobilidade e acessibilidade, apresentadas à época da elaboração do plano diretor, foi incorporada no respectivo documento, e, ainda, caso conste dessa legislação, observar se, de fato, operaram-se mudanças significativas no cenário urbano, entre 2007 a 2017, a fim de que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzidas possam ser contempladas com a fruição do direito à cidade na sua plenitude.

Quanto aos referenciais teóricos e conceituais, analisou-se a teoria da produção do espaço de Henri Lefèbvre; a questão da centralidade urbana e dos espaços de segregação; e o direito à cidade e da acessibilidade como direito fundamental da pessoa com deficiência;

Para a contextualização da pesquisa, tomou-se como estudo o processo de ocupação da Amazônia e a política desenvolvimentista; o da cidade de Tucuruí no contexto socioeconômico e político do sudeste paraense; e o do processo de elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí.

Para a realização da pesquisa, tomou-se por objetivos específicos, quanto à implantação das medidas de acessibilidade em Tucuruí, a análise de documentos administrativos e judiciais, além de trabalhos acadêmicos, para a verificação da realidade espacial, acerca da acessibilidade, em um recorte temporal entre 2007 a 2017.

Duas hipóteses, relacionadas a esses objetivos, norteiam a pesquisa: A existência do Plano Diretor Participativo foi suficiente para que o Poder Público cumprisse com as necessárias medidas sobre acessibilidade, otimizando o direito à cidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida? A sociedade tem sido coadjuvante na busca da efetivação do Plano Diretor em Tucuruí, no que diz respeito à implantação das medidas de acessibilidade?

Diversos foram os procedimentos metodológicos adotados na produção dessa dissertação de mestrado, como a pesquisa bibliográfica, em trabalhos de autores como Henri Lefèbvre, Ana Fani Alessandri Carlos, Christian Schmid e Maria Encarnação Beltrão Sposito, que entre outros, foram utilizados como referencial teórico, subsidiando a argumentação apresentada. Esses autores, na abordagem do espaço social, utilizam-se do método materialismo histórico-dialético. Também utilizou-se pesquisa em teses de doutorado, dissertações de mestrado e trabalhos acadêmicos diversos, para que se pudesse apreciar o estado da arte sobre a temática da mobilidade e acessibilidade urbanas.

Utilizou-se, também, a pesquisa documental, realizada em registros históricos, acerca da elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí, produzidos pelo Núcleo Gestor do Plano Diretor e associação de apoio às pessoas com deficiência. Ainda, pesquisa em documentos jurídicos e judiciais, como Ações Cíveis Públicas, Recomendação Administrativa e Inquérito Cível Público, que versassem sobre demandas a respeito da garantia fundamental do direito à acessibilidade às pessoas com deficiência, em Tucuruí. A pesquisa legislativa e

jurisprudencial, com a utilização de diplomas de âmbito internacional, dos quais o Brasil é signatário; no ordenamento jurídico nacional, a pesquisa fez uso da Constituição Federal, de leis infraconstitucionais, decretos e normas técnicas. Julgados de tribunais superiores foram citados para ilustrar o posicionamento do Poder Judiciário na solução de demandas sobre acessibilidade, para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Entrevistas com sujeitos participantes da elaboração do Plano Diretor de Tucuruí e com representantes de associação de apoio às pessoas com deficiência, e a produção de relatório fotográfico, em 2017, fizeram-se necessárias para que se verificasse a efetividade da implantação de medidas de acessibilidade na cidade de Tucuruí.

Para desenvolver-se a temática proposta, além dessa primeira seção introdutória, a estrutura da pesquisa é apresentada em mais três seções, ou seja, a segunda, a terceira e a quarta seções. E, ainda, ao final, as considerações conclusivas.

Na segunda seção, aborda-se a construção da teoria do espaço social de Henri Lefèbvre, e a sua importância para o estudo da centralidade urbana e dos espaços de segregação. Também, nessa seção, examina-se sobre o direito à cidade e, ainda, acerca da acessibilidade como direito fundamental à pessoa com deficiência.

Na terceira seção, contextualiza-se a cidade de Tucuruí e a influência recebida das dinâmicas socioterritoriais na Amazônia brasileira. Para isso, é mostrado o processo de ocupação da região sudeste do Pará e a política desenvolvimentista, a partir dos anos de 1970. Nela, ainda, o processo de elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí é abordado quanto à inserção ou não da temática da acessibilidade para pessoas com deficiência.

É na quarta seção que se busca verificar a (in)acessibilidade em Tucuruí, entre os anos de 2007 e 2017. Para isso, serve-se de análise documental de trabalhos acadêmicos e iniciativas de instituições públicas, como o Ministério Público Federal, o Ministério Público do Estado do Pará e a Defensoria do Estado do Pará.

Nas considerações finais, registrou-se o resultado da análise da efetividade do Plano Diretor Participativo de Tucuruí, de 2006, quanto a implantação das medidas de acessibilidade.

2 REFERENCIAIS TEÓRICOS E CONCEITUAIS

2.1 A TEORIA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE HENRI LEFÈBVRE

A teoria lefebvriana permite uma abordagem e compreensão profundas da dinâmica das temporalidades que inferem-se no espaço, na construção da realidade social e, conseqüentemente, no urbano.

Desse modo, ao se falar em acessibilidade, busca-se apoio em Henri Lefèbvre, e em sua teoria espacial porque ela é alicerçada no relacionamento entre três processos de formação do espaço social, que são o percebido, o concebido e o vivido, o que colabora para o estudo da acessibilidade, na medida em que a disposição dos equipamentos e serviços no espaço urbano obedecem à lógica dos gestores e planejadores, criando o espaço concebido ou representação do espaço.

Ocorre, porém, que essa lógica, em geral, escreve possibilidades de acesso inadequadas a algumas pessoas como idosos, gestantes, grávidas, obesos e pessoas com deficiência, a essas últimas, com atenção especial neste trabalho dissertativo. O caráter heterogêneo dos atores sociais faz com que a percepção do espaço (prática espacial – percebido) se dê de forma diferenciada, e é no vivido (momento da construção das relações sociais no espaço) que se tem o reconhecimento de que se a cidade não possui instrumentos que possibilitem a acessibilidade, ter-se-á comprometida a mobilidade, e assim, conseqüentemente, o cerceamento de direitos fundamentais para algumas pessoas, que ficarão excluídas do convívio social.

Nesse ponto, justifica-se a importância da teoria de Lefèbvre para esta pesquisa sobre acessibilidade urbana, na medida em que a interação entre o percebido, concebido e vivido, na cidade, revela como os diversos atores sociais se apropriam do espaço social, moldando-o conforme as suas conveniências.

A teoria marxista-lefebvriana, dentre as mais diversas possibilidades teórico-metodológicas da pesquisa urbana, “que é também uma visão social, política e filosófica do mundo” (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015, p.7), busca pensar a cidade em sua

totalidade¹. Para os autores, esse método traz o desafio teórico de elucidar a realidade social concreta e, a partir desse desafio, obter-se a noção central de produção de espaço. Prosseguem afirmando que:

A produção do espaço se coloca como uma noção estratégica para nossa compreensão do mundo, pois ela potencializa a reflexão sobre a *práxis*, sobre os múltiplos e contraditórios processos e relações sociais que estão em transformação constante e que se reproduzem espacialmente, revelando, portanto, os próprios fundamentos da reprodução da sociedade em sua concretude (que abriga também as ideologias, as representações). A análise da produção do espaço permite “desabsolutizar” aquilo que aparece como o novo absoluto – os novos espaços, as novas práticas, as novas representações –, dialetizando as persistências/continuidades no seio das transformações e justapondo o velho, modificando parcialmente, no movimento simultâneo da constituição do novo (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015, p.7)

O pensamento de Lèfebvre prolonga o de Marx, ao reconhecer que a sociedade apoia-se numa contradição capital-trabalho, que desloca a luta do lugar da fábrica para a cidade. A produção do espaço, conseqüentemente, fundamenta-se na extensão do capital na cidade e na produção das relações sociais.

A partir da obra de Marx, Lèfebvre inaugura uma nova dialética, que perpassa da dialética do tempo, portanto da história, para uma dialética do espaço, e a esse movimento Lefèbvre dá o nome de período trans-histórico. A dialética do espaço, a espacialidade, ultrapassaria a historicidade de Marx, para explicar a realidade do mundo moderno.

O retorno metodológico de Lefèbvre é comentado por Martins (2011) como retomada da centralidade do tempo histórico na sociologia, da sociologia como ciência dos processos sociais e, portanto, também da dimensão transductiva do processo histórico, a do possível. Carlos (2016) aponta que o desafio lançado por Lefèbvre encontra-se na dificuldade de reverter a perspectiva, substituindo o real pelo possível, e isso se dá porque Lefèbvre não trabalha de modo separado a teoria e a prática, não considera a realidade como pronta e acabada, e encontra nela aquilo que se movimenta para frente.

¹ “Totalidade? Dialeticamente falando, ela está lá, aqui e agora. E não está. Em todo ato, e talvez desde a “natureza”, encontram-se *todos* os momentos: trabalho e jogo, conhecimento e repouso, esforço e gozo, alegria e dor. Mas esses momentos exigem uma “objetivação” na realidade e na sociedade; eles aguardam uma formalização que os elucide e os proponha. Próxima nesse sentido, a totalidade encontra-se portanto igualmente distante: imediatidade vivida e horizonte. A sociedade urbana transcende a oposição cavada pela ideologia da época industrial entre a natureza e a cultura” (LEFÈBVRE, 1969, p. 24).

A categoria de análise do direito à cidade colabora com o sentido de que o projeto virtual é a possibilidade do objeto real. Lefèbvre assevera que a transdução pressupõe uma “realimentação (*feed-back*) incessante entre o contexto conceitual utilizado e as observações empíricas. Sua teoria (metodologia) formaliza certas operações mentais espontâneas do urbanista, do arquiteto, do sociólogo” (LEFÈBVRE, 2011, p.109).

Na teoria da produção do espaço, Lefèbvre (2006) preceitua que o conceito de produção de espaço traz implicações que indicam uma mudança paradigmática no conceito sociológico de espaço e tempo. Schmid (2012) relata que Lefèbvre, ao contrariar a ideia generalizada de espaço, teoriza que o espaço está atado à realidade social “do que se conclui que o espaço ‘em si mesmo’ jamais pode servir como um ponto de partida epistemológico. O espaço não existe em ‘si mesmo’. Ele é produzido” (SCHIMID, 2012, p. 91). Daí depreende-se que as relações sociais se realizam como relações que se constituem no tempo e no espaço. Portanto, Lefèbvre adverte que “o conceito da reprodução das relações de produção restitui ao conceito de ‘produção’ um conteúdo definido, um referencial prático. [Nos] permite compreender a perda de sentido e de identidade no tocante ao conceito de ‘produção’ [...]” (LEFÈBVRE, 2006, p.234).²

Referindo-se à teoria da produção do espaço, de Henri Lefèbvre, Schmid (2012) afirma que “ela integra sistematicamente as categorias de *cidade* e *espaço* em uma única e abrangente teoria social permitindo a compreensão e a análise dos processos espaciais em diferentes níveis” (SCHIMID, 2012, p. 90, grifos no original).

Os três importantes aspectos da teoria da produção do espaço, de Henri Lefèbvre, são a sua versão triádica da dialética, a teoria da linguagem e a influência da fenomenologia francesa em seu pensamento.

Lefèbvre (2006) considera três dimensões ou processos, formadores da produção do espaço. Isso se explica pelo fato de que eles podem referir-se à tridimensionalidade da ‘prática espacial’, ‘representações do espaço’ e ‘espaços de representação’. Ainda, referem-se ao espaço ‘percebido’, ‘concebido’ e ‘vivido’. Tem-se, desse modo, respectivamente, duas abordagens do espaço, uma sendo linguística ou semiótica e outra fenomenológica.

² Carlos (2007, p. 42) diferencia a noção de produção em duas dimensões: “a produção de objetos (*stricto sensu*) e a produção da vida humana (*lato sensu*).

Catalão (2010, p.16) observa que Lefèbvre buscou construir uma teoria do espaço “unitária”, ou seja, um só pensamento que incorporasse “os vários campos no âmbito dos quais o espaço tem sido tratado pelos diversos domínios científicos e pela Filosofia [...]”.

Catalão define esses campos como sendo: “um *físico*, relacionado à dinâmica e às leis da natureza, do cosmos; um *mental*, referente à abstração e ao pensamento lógico formal; e um terceiro, *social*, ligado à organização e ao desenvolvimento das relações sociais” (CATALÃO, 2010, p.17, grifos no original). Os campos relacionam-se, respectivamente, ao espaço percebido (prática espacial); ao espaço concebido (representações do espaço); e ao espaço vivido (espaços de representação).

É preciso que não se perca a noção de que o percebido, o concebido e o vivido são o próprio espaço em dimensões de análises distintas, porém, no plano do cotidiano, essas dimensões não se dissociam, e têm a mesma importância para a vida em sociedade (CATALÃO, 2010).

Em Lefèbvre “essa tríade espacial jamais pode ser tomada como um modelo abstrato, distanciado da concretude da vida, sob pena de perder sua força teórica” (CATALÃO, 2010, p. 17), afirmando, ainda, que os campos estão interconectados e que os atores sociais, no cotidiano, passam de um campo a outro e “cada um desses campos expressa-se, ora mais, ora menos, consoante o contexto social local”.

Para Henri Lefèbvre (2006, p.6), “o conceito de espaço reúne o mental e o cultural, o social e o histórico”; e espaço e tempo, por serem produzidos socialmente, não existem de forma universal, e só podem ser entendidos contextualizados em uma sociedade determinada.

Partindo para análise espacial da cidade, tem-se que espaço e sociedade são inseparáveis quanto ao processo de produção, pois a materialização das relações sociais ocorrem em um território real. Daí, depreende-se que “a materialização do processo é dada pela concretização das relações sociais produtoras dos lugares, esta é a dimensão da produção/reprodução do espaço, passível de ser vista, percebida, sentida, vivida” (CARLOS, 2007, p.21).

Carlos (2007) mostra a preocupação com um posicionamento disseminado na sociedade, no qual a cidade vem sendo pensada como quadro físico, um mapa, e quando

muito, como meio ambiente urbano, numa perspectiva do natural, ignorando-se o conteúdo da prática sócio-espacial que lhe dá forma e conteúdo.

Na mesma perspectiva, tem-se que

[...] no plano da produção do espaço urbano, o sentido assumido pela noção de produção ultrapassa o nível da produção física de um lugar, bem como extrapola sua leitura como o palco de realização do homem e da economia. Sem deixar de lado tais condições, a produção do espaço é também a produção das relações sociais, da vida, da história etc. Nelas, constituem-se os conteúdos da prática sócio espacial, a totalidade das ações e das mediações que produzem/reproduzem as relações sociais e as contradições entre o uso e troca no/do espaço da vida, entre a obra e o produto, respectivamente, as criações humanas e as criações materiais e simbólicas repetitivas (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015, p.235).

Na teoria de Lefèbvre, o objeto não é o espaço em si mesmo, o pensado em bases materiais, mas o processo de produção das relações sociais ocorridas no tempo. “Em Lefèbvre espaço não é apenas recorte geográfico, mas é também capital, é valor de uso e valor de troca” (XAVIER, 2013, p. 5).

2.2 A CENTRALIDADE URBANA E OS ESPAÇOS DE SEGREGAÇÃO

Pela perspectiva teórico-metodológica marxista-lefebvriana, a sociedade tem se movido pela luta de classes, com reflexo imediato na luta pela cidade, tendo como ponto de apoio o direito à cidade.

Dias (2012), quanto ao direito à cidade, a partir dos ensinamentos de Lefèbvre, diz que esse “seria a expressão do movimento democrático e de apropriação do espaço e de reconstituição do espaço-tempo como mecanismo principal para a superação das desigualdades e possibilidades de inserção de todos os cidadãos à centralidade” (DIAS, 2012, p. 58).

Nesse mesmo sentido, o direito à cidade, na observação de Trindade (2012, p. 142), relaciona-se ao direito de experimentar e usufruir da centralidade urbana concebendo o valor de uso em oposição ao valor de troca, devendo ser apartada a ideia que o capital utiliza sobre

a produção do espaço. Tem-se que “o conteúdo do urbano é a *centralidade*” (ARAÚJO, 2012, p. 134, grifo nosso).

Alves (2016, p.112) comenta que, para Lefèbvre, “o centro é mais do que funcionalidade econômica e política. Ele é um referencial social, é da vida cotidiana”, e por esse motivo, pode sofrer valorização ou desvalorização espacial, posto que recebe “o atributo da centralidade, da concentração de atividades, [...] pela acessibilidade que oferece a tudo que é necessário ao desenvolvimento pleno da vida” (ALVES, 2016, p. 112) . A autora refere-se aos diversos meios de locomoção e circulação, aos equipamentos de saúde, de ensino, de lazer, do comércio e dos serviços em geral, além da moradia e, na medida do possível, o trabalho.

Lefèbvre (2002, p. 110) afirma que o essencial do fenômeno urbano está na centralidade. O autor considera que essa centralidade deve ser considerada em sua dialética, num movimento que a constitui e a destrói. Prossegue dizendo que não importa qual ponto possa tornar-se central e que esse é o espaço-tempo urbano. Lefèbvre fala dos signos do urbano e que eles são como signos da reunião, e cita a rua e a superfície da rua, pedra, asfalto, calçada, praças, luzes, como exemplos.

Em Sposito (1991), tem-se a distinção entre centro e centralidade:

[...] O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde a cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela (SPOSITO, 1991, p. 6).

Da concepção da autora, depreende-se a ideia de que a centralidade não é um lugar ou uma área da cidade, mas sim, a condição e expressão de central que uma área pode exercer e representar. Adverte, ainda, que a centralidade não é concreta, não é captada por imagem de satélite e, em geral, não se presta a configurações cartográficas. Prossegue em sua análise dizendo que a centralidade não pode ser descrita no plano diretor das cidades, mas pode ser sentida, percebida e representada socialmente, e que a constituição de centralidades estão ancoradas em áreas centrais da cidade, que são entendidas como aquelas em que se concentram as atividades comerciais e de serviços, mas que ao contrário das centralidades, podem ser empiricamente apreendidas, de onde se extrai que, desse ponto de vista,

“não há centro sem que se revele sua centralidade, assim como essa centralidade não se expressa sem que uma concentração se estruture. Se o centro se revela pelo que se realiza no território, a *centralidade* é desvelada pelo que se movimenta no território [...]” (SPOSITO, 2016, p. 73-4).

Nesse sentido, a centralidade “é elemento constitutivo da cidade” (CARLOS, 2016, p. 100). Ocorre, porém, que para a fruição dessa centralidade muitos fatores devem ser considerados, e entre eles, a mobilidade urbana sustentável é fundamental. Essa mobilidade resulta de um “conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p.13), por meio da utilização de transporte coletivo e de modelos não-motorizados, sendo socialmente inclusiva de modo a não gerar segregações espaciais, além de ecologicamente sustentável. Isso significa que a mobilidade deve estar baseada nas pessoas e não nos veículos. Desse modo, uma política de desenvolvimento urbano deve priorizar a mobilidade centrada nas pessoas que transitam, que circulam na cidade.

Ao se pensar em sujeitos de direito à mobilidade, considerar-se-á os pedestres, os ciclistas e os usuários de transportes motorizados coletivos ou individuais.

Lefèbvre (1972) defendeu que é preciso atacar veemente o automóvel, pois imagina que é preciso aplicar técnicas prodigiosamente desenvolvidas, como “calçadas rolantes”, “escadas rolantes”, “veículos sobre almofadas de ar”, ou seja, instrumentos muito mais aperfeiçoados do que o automóvel, para atender as demandas de mobilidade. Para o autor, o automóvel matou e ainda mata a vida urbana³ e, mais que isso, é um “instrumento de desculturação, de anticivilização muito eficaz, apresentado como objeto de consumo durável, mas com obsolescência programada para que se deteriorize rapidamente” (LEFÈBVRE, 2012).

Jacobs (2011) afirma que as artérias viárias, os estacionamento e postos de combustíveis são poderosos instrumentos de destruição urbana, porque para abrigá-los, grandes proporções do solo urbano são a eles destinadas, promovendo o surgimento de espaços imprecisos, sem sentido e vazios para os pedestres. A autora sugere a incrementação

³Lefèbvre afirma que Lewis Mumford atacou carro como um instrumento barulhento fedorento, e que também destrói a cidade clássica, a cidade tradicional. “É verdade! Mas é preciso dizer, sobretudo, que é tecnicamente algo por completo elementar e absolutamente ultrapassado, e que existem muitos meios de transporte com uma técnica incomparavelmente mais evoluída, desenvolvida, e que resolveria, provavelmente, um grande número de problemas”(LEFÈBVRE, 1972).

de transportes de massa eficientes, cômodos, rápidos e confortáveis. Ela reconhece que nas cidades, a multiplicidade de escolhas é questão fundamental e, é impossível usufruir dessa multiplicidade se não existir condições de movimentar-se com facilidade e comenta que o conflito entre pedestres e veículos, nas ruas das cidades, advém de que a enorme quantidade de carros sacrificam as necessidades dos pedestres, constante e progressivamente e, que o problema é encontrar o modo de reduzir o número de veículos nas ruas e fazer dos restantes mais eficientes.

A mobilidade urbana requer a minimização da incompatibilidade que há entre a concentração urbana de usos e a utilização excessiva dos automóveis.

A complexa relação existente entre a maior mobilidade via automóveis e a interação de usos comerciais, é explicada a partir da premissa de que acessibilidade maior ocasiona intensidade menor na interação desses usos, pois ficariam com uma distribuição pouco concentrada, em outros termos, haveria uma dispersão do centro, para dar espaço ao sistema viário, o que por sua vez exigiria um uso mais intenso de carros (JACOBS, 2012).

Lefèbvre (1991, p. 110) procura lançar uma luz sobre o automóvel, em sua relação com a cotidianidade. Para o autor, “o Automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu *plano*: para planificá-lo” (LEFÈBVRE, 1991, p.111, grifo no original). O autor critica as propostas dos tecnocratas e urbanistas que concebem o espaço de acordo com as pressões do automóvel, e que por consequência, o circular substitui o habitar. Para Lefèbvre, no trânsito, pessoas e coisas se acumulam e se misturam sem se encontrarem, e isso demonstra um típico exemplo de simultaneidade sem troca, cada um isolado, como que em uma carapaça ou caixa, o que muito contribui para deteriorar a vida.

Lefèbvre (1972) defende que ainda não se pensa o urbano, e sendo um dos mais notáveis resultados dessa defasagem, o surgimento de espaços de segregação, em que as diferentes classes da sociedade têm seus espaços apartados, onde tudo está separado sob o pretexto de funcionalização. Aqui, o autor retorna às cidades antigas, onde os espaços não eram especializados, e havia uma vida urbana intensa que era polifuncional nesses espaços, a exemplo da praça do mercado, que era também uma praça de encontro e o local no qual o povo se reunia para exprimir opiniões e decisões políticas, quando consultado.

Ao analisar a especialização do espaço, Lefèbvre (1972) comenta que o espaço especializado é um espaço morto, pelo motivo de que ele só é utilizado por um determinado tempo, e que quando fora de atividade, transforma-se num espaço perdido.

Lefèbvre (1972) afirma que a vida urbana é composta de encontros; “ela exclui a segregação e se define como tempo e lugar de reunião de indivíduos e grupos ainda marcados pela divisão do trabalho, reunião de classes, de modelos (*patterns*) de vida diferentes” (LEFÈBVRE, 1991, p. 2011). Para o autor, a sociedade urbana possível na atualidade não se baseia no desaparecimento das classes, “mas no fim do antagonismo que se traduz precisamente pela segregação” ((LEFÈBVRE, 1991, p. 2011).

Segundo Lefèbvre (1972),

Essa perda da ideia ou da representação do espaço habitável, do habitado, do espaço que é obra de uma atividade humana, tão importante quanto o jogo, o riso, o amor, o trabalho, [...], a desaparecimento dessa percepção, do meu ponto de vista, faz parte dos sintomas que, ao mesmo tempo, paralisam o conhecimento, a imaginação, e o emprego de uma parte da nossa disposição à disposição do arquitetos, dos urbanistas, dos técnicos [...]. Não são os cientistas, não são os arquitetos, não são os urbanistas que reencontrarão o sentido do habitar: é através da poesia e da filosofia. [...]. O ‘habitar’, que se perdeu na funcionalização do ‘habitat’, está nos filósofos e nos poetas. Nietzsche fala disso no Zaratustra, que é um poema. Heidegger fala disso, que é um filósofo. Bachelard, o filósofo francês, fala disso [...].

Carlos (2015, p.17) pondera que a produção do espaço urbano, na acumulação do capital, perpassa por dois momentos: “a) o espaço *produzido* se torna mercadoria [...]; b) o momento de sua *reprodução* [...], passagem da hegemonia do capital industrial ao financeiro, que redefine o sentido do espaço, que assume também a condição de produto imobiliário”. Assim, o capital financeiro pensa no espaço como lugar possível de investimento financeiro, e o setor imobiliário, juntamente com a indústria da construção civil, reproduz o espaço como mercadoria a ser consumida.

Para Carlos (2015), no plano da vida cotidiana, os dois momentos podem ser identificados como estratégias à segregação urbana, ao promoverem os conflitos do mundo atual ou aprofundando as contradições advindas da reprodução da sociedade, porque o indivíduo, ao se situar num determinado espaço, pensa sobre a vida, o habitar, o trabalho, o lazer enquanto situações vividas, o que corrobora com a noção de que “o mundo do vivido é

onde se formulam os problemas da produção no sentido amplo, isto é, onde é produzida a existência social dos seres humanos” (CARLOS, 2015, p. 18).

Na análise do mundo moderno urbano, Carlos (2015) atribui ao espaço as prerrogativas de lugar e momento da reprodução da sociedade capitalista, e afirma que “a produção do espaço recria novas formas do processo de acumulação do capital e das relações capitalistas, bem como as novas formas de alienação. A autora afirma que “a produção do espaço, como construção social, é condição imanente da produção humana ao mesmo tempo que é produto” (CARLOS, 2015, pp.10-13); sendo o espaço elemento visível, quando em sua dimensão real e material e, o espaço como representação (produto) das relações sociais reais produzidas pela sociedade no tempo.

Carlos (2015) desenvolve a tese de que a produção do espaço parte de um movimento triádico constituído de três perspectivas: “condição, meio e produto, da realização humana. [...] é através do espaço (e no espaço), que, ao longo do processo histórico, o homem produziu a si mesmo e o mundo como prática real e concreta” (CARLOS, 2015, p. 14). Carlos, Volochko e Alvarez (2015) também se referem à tríade, com ênfase no movimento do capital em seu processo de acumulação que “torna a produção do espaço (social e histórico) condição, meio e produto de realização do ciclo do capital, materializando os momentos de produção-circulação-distribuição-troca e consumo” (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015, p. 47). Desse modo, em particular, a cidade é produzida e reproduzida como valor de troca.

Arantes, Vainer e Maricato (2002, p. 78) comentam a ideia da comercialização da cidade-mercadoria, da cidade-objeto de luxo: “a mercadotecnia da cidade, vender a cidade, converteu-se [...] em uma das funções básicas dos governos locais...”⁴, e afirmam que essa noção é recorrente entre os neoplanejadores urbanos: “a cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo”. Os autores promovem o questionamento de o que é que se vende, quando se põe uma cidade à venda? Para eles a resposta não é fácil e depende de quem são os compradores e que o “marketing urbano” se encarrega de promover “a mercadoria” conforme a demanda diagnosticada, e parte-se do atributo de que a cidade não é apenas uma “mercadoria”, mas uma “mercadoria de luxo” a ser oferecida ao “capital

⁴ BORJA, J. e FORN, M. “Políticas da Europa e dos Estados para as grandes cidades”. Espaço e Debates, Ano XVI, nº 39, p.32-47, 1996, p. 33. *Apud*: ARANTES, Otilia F.; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002, 3ª ed. p.78.

internacional, *visitantes e usuários solváveis*”⁵ (ARANTES, VAINER E MARICATO, 2002, p. 83, grifos no original).

Fica o registro de que esta condição apresentada à cidade redefine o conjunto da própria cidade e do poder local, vindo a alterar os significados dos conceitos cidade e poder público, num processo em que transforma a cidade em sujeito/ator econômico “cuja natureza mercantil e empresarial instaura o poder de uma nova lógica, com a qual se pretende legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados” (ARANTES, VAINER E MARICATO, 2002, p. 89).

Para Carlos (2015), a segregação sócio-espacial advinda da exploração da cidade pelo capital, compreende que: (i) o ‘direito à cidade’ pretende aclarar a situação de subjugo a qual a economia submete a sociedade, promovendo a desigualdade; (ii) “pensar o caminho para a transformação radical da sociedade sinaliza a construção de uma crítica radical do existente” (CARLOS, 2015, p. 20). A autora ainda adverte que é imprescindível que se descortinem os motivos que impedem que esse mundo torne-se o lugar de efetivação da realização plena da humanidade, e completa seu posicionamento trazendo a seguinte citação de Bensaid (2004): “nossa tarefa é provar que pode haver humanidade e um mundo habitável para além do capital”⁶.

Pela complexidade do desafio apresentado por Bensaid (2004), pode-se imaginar que o urbanismo apartado de outras ciências, principalmente as sociais, jamais alcançará esse propósito; e certamente contribuirá para a permanência do quadro de segregação sócio espacial.

Lefèbvre (1972) comenta que entre 1960-1970 atribuiu-se esperanças ilimitadas e insensatas no urbanismo, e que se pensava que iria se constituir numa ciência nova, imediatamente eficaz, uma ciência da vida social. Ocorre, porém, que para Lefèbvre houve um fracasso do ponto de vista científico, inexistindo até mesmo uma epistemologia do urbanismo.

⁵“O fechamento das fronteiras urbanas a *visitantes e usuários insolventes* certamente se funda no mesmo tipo de visão da cidade e do mundo: o direito à cidade, neste caso, passa a ser diretamente proporcional ao índice de solvência dos estrangeiros e visitantes” (VAINER, Carlos B. **Pátria, empresa e mercadoria**. In: ARANTES, Otilia F.; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002, 3ª ed. p. 80, roda-pé, grifos no original).

⁶ BENSID, D. **Cambiar el mundo**. Madri: Viento Sur, 2004, p.12, apud CARLOS, Ana Fani Alessandri,. Crise urbana. São Paulo: Contexto, 2015, p.20.

Com essa crítica, não quis dizer que se deva abandonar a ideia de uma ciência do espaço, mas sim que será necessária uma longa elaboração da noção de tempo-espaço; também, não acredita que um fracasso administrativo, e um fracasso da planificação urbana pela via autoritária seja um fracasso definitivo; entretanto, na visão do autor, como o fracasso do urbanismo se tornou uma tecnocracia⁷, ele admite tê-la atacado com violência, e também os tecnocratas, por considerá-los apenas “servidores dos financistas”, privados ou do Estado, sendo mitos, pois, para ele, existe pouca técnica aplicada à vida cotidiana, e trata-se de uma técnica muito elementar.

Na concepção do autor, o urbanismo se reduz a uma mistura de considerações ideológicas e, sobretudo, de medidas administrativas, tomadas segundo um compromisso, mais ou menos hábeis, entre as decisões do poder e os interesses privados (LEFÈBVRE, 1972).

O urbanismo é tido por Lefèbvre como uma ilusão, ou uma ideologia a serviço do capital, onde a conveniência e o poder estabelecem um ideário de espaço urbano. Esta atividade “encerra uma prática que aparenta ser técnica e científica, mas em sua essência é política, comportando um duplo aspecto: o institucional e o ideológico” (CARLOS, 2015, 60). Acrescente-se a isso, o seu caráter que é, invariavelmente, segregacionista, porque ao utilizar-se da planificação, o urbanismo o faz mais para atender ao capital do que ao bem-estar da população em geral.

Trindade (2012) comenta que a reforma urbanística parisiense, no século XIX por Haussmann⁸, resultou na segregação dos trabalhadores, e foi considerada como uma estratégia

⁷ As principais características que definem o planejamento urbano tecnocrático são: (i) Ênfase na funcionalidade urbana. O desenho urbano segue a função, pois a concepção de vida urbana resume-se em habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito; (ii) Valorização do conhecimento técnico e científico e do profissional detentor desse conhecimento na fundamentação de metodologias de análise e ação; elas têm de dar conta de absolutamente todos os aspectos da realidade e de controle total de seu funcionamento; (iii) Concepção de cidade ideal como uma estrutura “tipo árvore”, segundo a expressão cunhada por C. Alexander; isto é, com funções urbanas dispostas hierarquicamente, sem superposições; (iv) Valorização da separação de usos urbanos, configurando uma distribuição compartimentada das funções e das atividades urbanas na proposição de soluções; em suma, um zoneamento funcional; (v) Adoção de modelos estandardizados, tendo por pressuposto um “homem universal” e com soluções também padronizadas, de massa e de grande escala (VITTE e KEINERT, 2009, p 27- 28).

⁸ “O principal objetivo da reforma urbana idealizada por Haussmann para Paris, é o de liberar o tecido urbano para facilitar manobras militares. A grande transformação da cidade ocorre em um terço do tecido da cidade sobre a ideia da grande expansão. Um dos principais pontos da reforma de Haussmann é a reforma da Île de la Cité em área militar. Para atingir esse objetivo, todas as edificações existentes são demolidas. Para Haussmann, “a arquitetura é um problema administrativo” e só deve visar os interesses de Napoleão, interesses esses, de cunho estritamente militares. A partir daí, é produzido um urbanismo totalmente racionalista visando apenas à

da burguesia de Paris para frear a democracia urbana nascente, impulsionada pelas lutas populares, pois essa ordem política embrionária representava uma ameaça real aos interesses políticos das classes dominantes.

Esse urbanismo segregacionista é contrário ao conceito de vida urbana proposto por Lefèbvre, porque a “vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos [...] dos modos de viver, dos “padrões” que coexistem na Cidade” (LEFÈBVRE, 2008, p. 22, marcação no original).

2.3 O DIREITO À CIDADE

Sobre o direito à cidade, Henri Lefèbvre, na década de 1960, trouxe a ideia de que os problemas da cidade não poderiam ser vistos tomando-se somente a sua vertente espacial. Lefèbvre quebra o paradigma do funcionalismo, defendido pelo urbanismo moderno, porque propõe, através do seu conceito de direito à cidade, um avanço da democracia, no sentido de ter-se o cidadão participando da gestão da cidade.

Para Lefèbvre (2011),

O direito à cidade não pode ser concebido como 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 conquanto que o ‘urbano’, lugar de encontro, prioridade do valor de uso, inscrição no espaço de um tempo promovido à posição do supremo bem entre os bens, encontre a sua base morfológica, sua realização prático-sensível (LEFÈBVRE, 2011, pp.117-8).

Ao aprofundar sua análise sobre direito à cidade, Lefèbvre diz ser aquele que se manifesta como forma superior dos direitos: “direito à liberdade, à individualização na

técnica e desconsiderando o aspecto histórico. O foco principal é a melhoria da circulação, o acesso rápido a toda a cidade como visão estratégica, estabelecendo uma imagem geral de modernidade. Esta mudança de imagem envolve também a questão da insalubridade. Para isso são eliminados bairros considerados degradados, as ruas são arborizadas e recebem sistema de iluminação. A antiga cidade medieval, com traçado orgânico e ruas estreitas, é cortada por grandes eixos e contornada por um anel viário. São criadas praças com monumentos que servem como ‘cenário’. São criados vários boulevards e um novo elemento urbano, o carrefour (rotatória). Essas intervenções regularizam o traçado não aproveitando o existente, transfigurando a cidade” (conteúdo da página Arquitetando <http://bhpbrasil.spaces.live.com/>, acesso em 14 de abril de 2017).

socialização, ao habitat e ao habitar⁹. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto ao direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade” (LEFÈBVRE, 2011, p.134). Merece ser comentado o significado de “liberdade” sugerido pelo autor, que aqui ganha conotação além de direito fundamental de “primeira geração/dimensão”, porque não trata-se somente de liberdades civis e políticas, mas liberdade diante do subjugo do capitalismo. Quanto à “individualização na socialização”, tem-se o respeito às diferenças. Por fim, ao referir-se ao “habitat e ao habitar”, Lefèbvre evoca uma ideia mais ampla que a simples questão da moradia, e prescreve que o ambiente da cidade deve ser construído com a participação dos seus moradores e por eles apropriado (TAVOLARI, 2015).

Para Lefèbvre, a cidade é um objeto espacial, e desta feita, ocupa um lugar e uma situação ou, ainda, a “projeção da sociedade sobre um local” (LEFÈBVRE, 2011, p. 62); e por urbano, deve-se conceber a simultaneidade, a reunião. Então para o autor, “[...] cidade, realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – e por outro lado o “urbano”, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento” (Idem: 54). Contudo, Lefèbvre lembra que a sociedade urbana, o urbano, não prescindem de uma base prático-sensível, uma morfologia, porque “o “urbano” não é uma alma, um espírito, uma entidade filosófica” (LEFÈBVRE, 2011, p. 55).

Seguindo essa proposição, e como sugestão à Geografia Urbana, Carlos (2007) propõe que ao se examinar o fenômeno urbano, necessário se faz criticar a concepção do saber sobre a cidade, pois são inseparáveis a produção social do espaço da cidade e a produção da teoria sobre a cidade. Em Lefèbvre tem-se que “a teorização não suprime a problemática do mundo moderno, ela contribui para colocar as questões com mais força” (CARLOS, 2007, p.19). O que Carlos (2007) quer dizer com sua abordagem em relação à Geografia é que o grande desafio é pensar a cidade na crise urbana, teórica e praticamente, e o que se constrói para a proposta de uma outra vida cotidiana na cidade.

⁹ “Em *O direito à cidade*, o autor propôs uma distinção conceitual entre *habitar* e *habitat*. *Habitar* é participar, se apropriar: “Até então, “habitar” era participar de uma vida social, de uma comunidade, de uma aldeia ou cidade. A vida urbana detinha, entre outras, essa qualidade, esse atributo. Ela deixava habitar, permitia que os cidadãos-cidadãos habitassem [...]. *Habitar* é uma prática e ao mesmo tempo funcional, multicuncional, transfuncional [...]. Já o *habitat* é uma imposição, “uma soma de coações”, algo “instaurado pelo alto”, um atentado à diversidade de maneiras de viver; uma redução do ser humano a algumas de suas funções elementares (comer, dormir, reproduzir) (URIARTE, 2012, p. 6, destaques e grifos no original).

Encontra-se em Carlos (2016) a noção de que essa nova formulação do pensamento sobre a cidade denota que aquela ideia da cidade somente como suporte à reprodução do capital, com a produção de mercadorias, é um simplismo a ser compelido, porque a produção do espaço, do cotidiano programado, ultrapassa a problemática da industrialização. “Uma sociedade não pode se reduzir à produção da acepção dos economistas: aparelho de produção e de consumo, identidade ou diversidade entre os dois aspectos. Produzir, para uma sociedade, é também produzir acontecimentos, história e, conseqüentemente, guerras” (LEFÈBVRE, 2001, p. 84).

Lefèbvre (2011) cita um rol de direitos que, segundo ele, “mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o direito à cidade” (LEFÈBVRE, 2011, p. 139). Aqui o autor refere-se “à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos da vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais” (LEFÈBVRE, 2011, p. 139, grifo no original). Lefèbvre proclama a realização da vida urbana como reino do uso.

A nova problemática é a do urbano, do sentido da realização da vida humana em sociedade, dando vazão à elaboração de uma teoria sobre a cidade. A elucidação da cidade, como resultado da civilização do homem, deve-se orientar para o sentido de que no cotidiano urbano opera-se no vasto rol de possibilidades para a realização da vida humana.

Para Trindade (2012), o direito à cidade, em uma perspectiva anunciada por Lefèbvre, “não se refere ao direito a uma vida melhor e mais digna na cidade capitalista, mas sim uma vida muito diferente, em uma sociedade, por sua vez, muito diferente, onde a lógica da produção do espaço urbano *esteja subordinada ao valor de uso e não ao valor de troca*” (TRINDADE, 2012, p. 141, grifos no original). O autor afirma que, desse modo, o “direito à cidade”, concebido por Lefèbvre, não tem um enfoque de um direito juridicamente institucionalizado pelo Estado, mas sim o da “perspectiva de ruptura com a ordem urbana capitalista (e conseqüentemente com o próprio modelo de organização social inerente a esse modo de produção)” (TRINDADE, 2012, p. 141).

Na busca por uma aproximação entre o Estatuto da Cidade e o direito à cidade, tem-se que o Estatuto, Lei nº 10.257/01, define as diretrizes que devem ser seguidas pelo município, ao elaborar sua política urbana, voltadas para garantir cidades justas, em que toda a população

goze dos benefícios da urbanização. Assim, relaciona um extenso conjunto de instrumentos para que o município construa uma política que regule o uso da propriedade urbana, de modo que agregue as funções sociais da cidade e o direito de todos à cidade, prevalecendo o interesse coletivo em detrimento do interesse individual.

Com determinações ainda a ser regulamentadas, o Estatuto da Cidade apresenta instrumentos tributários e financeiros. Também, oferece variadas formas de intervenção social sobre a propriedade privada, destacando-se: desapropriação; servidão e limitações administrativas; tombamento; instituição de unidades de conservação; parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; direito de preempção; a regularização fundiária das ocupações de interesse social; usucapião especial de imóvel urbano; direito de superfície, para a concretização da política urbana (BRASIL, 2001c).

Diversas exigências para a instituição de operações urbanas pelos municípios, buscando garantir que os benefícios sejam distribuídos entre a população diretamente afetada, Poder Público e investidores privados, estão estabelecidas no Estatuto da Cidade. O Poder Público municipal pode conceder alguns incentivos, dentre outros, modificações dos parâmetros e características de parcelamento, uso e ocupação do solo, para incentivar a participação privada (BRASIL, 2001c)..

Para democratizar a gestão das cidades, o Estatuto da Cidade buscou propiciar a participação da população nos processos decisórios, impedindo que as cidades sejam resultado de um modelo somente para atender aos interesses econômicos. São alguns desses instrumentos: a criação e o funcionamento de Conselhos, a realização de audiências públicas e a realização de conferências municipais de política urbana (BRASIL, 2001c).

Preconiza o Estatuto da Cidade que a participação social e gestão democrática são elementos fundamentais a serem observados na contextualização da política urbana. Desse modo, o futuro das cidades não pode ser definido somente pelos Poderes Legislativo e Executivo, mas todos os interessados nas ações e investimentos públicos devem deliberar sobre as decisões que conduzirão as políticas municipais. Assim, percebe-se que com Estatuto da Cidade tem-se uma mudança de paradigma na gestão democrática da cidade (BRASIL, 2001c).

Com o Estatuto da Cidade tem-se uma nova proposta, um novo “olhar” sobre a cidade, convertendo o princípio individualista do Código Civil de 1916 pelo princípio das funções

sociais da propriedade e da cidade, então “com isso estabelecem-se as bases de um novo paradigma jurídico-político que controle o uso do solo e o desenvolvimento urbano pelo poder público e pela sociedade organizada” (FERNANDES, 2010, p. 61).

Ao referir-se a essa nova política de desenvolvimento urbano, Fernandes (2010) destaca que:

[...] os interesses individuais de proprietários de terras e propriedades têm necessariamente de coexistir com outros interesses sociais, culturais e ambientais de outros grupos socioeconômicos e da cidade como um todo. Para tanto, foi dado ao poder público o poder de, por meio de leis e diversos instrumentos jurídicos, urbanísticos e financeiros, determinar a medida desse equilíbrio possível entre interesses individuais e coletivos quanto à utilização desse bem não renovável essencial ao desenvolvimento sustentável da vida nas cidades, qual seja, o solo urbano (FERNANDES, 2010, p. 61).

Nessa mesma perspectiva, Dias (2014) afirma que, para a concretização da função social da propriedade, o Estado deve ser agente garantidor da aplicação das medidas apresentadas no Estatuto da Cidade e legislação correlata.

A única forma para a reversão dos processos deletérios causados pelo modelo econômico sobre os espaços territoriais é a firme atuação do Estado, na condução do processo político, por meio de instrumentos jurídicos, financeiros, urbanísticos, tributários que consigam, efetivamente, vincular a obrigatoriedade de utilização da propriedade privada de acordo com sua função social. (DIAS, 2014, p. 148)

O desenvolvimento das funções sociais da cidade são ordenadas pela política urbana, que entre as diretrizes estão a garantia do direito à cidade sustentável, que deve ser entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, conforme preceitua o Estatuto da Cidade em seu artigo 2º.

Para a efetivação do direito à cidade, além da regulamentação da propriedade urbana, e em consonância com o pensamento lefebvriano, a participação da sociedade nas decisões e administração da política urbana tornam-se imprescindíveis, e para tanto, o Estatuto da Cidade em seu art. 43 dispõe como obrigatória a participação popular, incorrendo em

improbabilidade administrativa o gestor público municipal que não efetivar essa participação, quando da elaboração do plano diretor .

Também para Trindade (2012), o direito à cidade inclui essa gestão democrática e “é inviável avançar na construção de um modelo mais justo e democrático de cidade sem democratizar o aparelho burocrático estatal que toma as decisões referentes aos investimentos e à alocação de recursos no território urbano” (Idem: 151). O autor comenta, porém, que essa participação não fica restrita ao âmbito do direito à cidade, sendo que também ocorre, por exemplo, em outros setores como saúde, educação, meio ambiente e assistência social. Isso quer dizer que a participação democrática da sociedade na formulação de políticas públicas torna-se “meio” e não “fim” em si mesmo, o que se leva a acreditar que, “em termos jurídicos, o direito à cidade somente se justifica na perspectiva da função social da propriedade urbana” (Idem: 152), tratando-se de um princípio com destaque no ordenamento jurídico brasileiro.

Trindade (2012) afirma que o Estatuto da Cidade encontra-se em um processo de efetivação, e que essa legislação “não atua contra a lógica capitalista de acumulação, mas pelo contrário, ela reconhece a propriedade privada da terra, mas impõe limites à utilização desta”.¹⁰ Assim, a sua efetivação e, conseqüentemente, a do direito à cidade, “não implicaria de modo algum em uma ruptura com a lógica capitalista e mercantil de produção da cidade”.¹¹ Mas há de se ponderar que a aprovação dessa lei, embora ainda míope na eficácia, mostrou que houve um avanço no campo jurídico no “combate ao excludente modelo de urbanização brasileiro” (Idem: 160).

Da discussão teórica extrai-se que o direito à cidade, deve ser interpretado como uma obrigação positiva do Estado, que tem por finalidade garantir a segurança material e o bem-estar coletivo dos cidadãos diante dos mecanismos excludentes que constituem o fundamento da lógica capitalista.¹²

¹⁰ RODRIGUES, A. M. 2006. **Luchas por el derecho a la ciudad**. Scripta Nova, v.X, n.18, pp. 10-31. *Apud*: TRINDADE, Thiago Aparecido. **Direitos e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade**. São Paulo: Lua Nova, 87: 139-165, 2012, p. 158.

¹¹ Idem.

¹² “No caso da cidade, tais mecanismos se manifestam na maneira como o espaço urbano é produzido e apropriado pelos interesses capitalistas, sobretudo a partir da especulação imobiliária, que segrega a população trabalhadora de baixa renda das melhores localizações do sistema urbano” (Idem: 165).

2.4 A ACESSIBILIDADE COMO DIREITO FUNDAMENTAL À PESSOA COM DEFICIÊNCIA

A mobilidade e acessibilidade urbanas têm sido discutidas com mais intensidade no Brasil a partir da década de 1970, quando as pessoas com deficiência passaram a adquirir maior visibilidade na sociedade brasileira.

A mobilidade interessa para toda a população porque compreende o movimento dos diversos atores no espaço social, possibilitando a circulação para/na centralidade dos núcleos urbanos. Mobilidade é a facilidade das condições de deslocamento em via pública, realizada através de diversos modais de transporte (GUIMARÃES, 2012).

Quando se fala em acessibilidade, é amplo o rol dos que dela dependem para a promoção de direitos fundamentais, sendo que, principalmente, para idosos, grávidas e pessoas com deficiência, a acessibilidade torna-se imprescindível para que possam contemplar a igualdade firmada no texto constitucional (art. 5º, CF), pois a acessibilidade compreende as facilidades que possibilitam a autonomia nos deslocamentos.

Estão interconectadas a mobilidade e a acessibilidade porque a falta de acessibilidade compromete a mobilidade, e impossibilita o movimento das pessoas que dependem de instrumentalização adequada para poderem locomover-se e exercerem seus direitos de cidadania, e conseqüentemente sua inclusão social.

É na Lei 12.587/12 que se têm as definições de ambos os conceitos. Assim, em seu art. 4º, II, “mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”; e no mesmo dispositivo legal, inciso III “acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (art. 4º, III, Lei 12.587/12).

O termo mobilidade é mais recente, já a locução acessibilidade vem sendo definida em várias legislações pátrias, haja vista a necessidade de assegurar-se às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida a possibilidade de atravessarem o espaço e chegarem às construções e equipamentos públicos que desejarem. De modo reducionista, tem-se que: “acessibilidade é a capacidade de acessar a via e mobilidade é a capacidade de se mover por ela” (GUIMARÃES, 2012, p. 109).

A concepção tradicional de acessibilidade associava a deficiência como condição médica e a acessibilidade como a adaptação do meio para as pessoas que tinham déficits físicos ou mentais. O espaço social e a organização da sociedade eram considerados como normais, e as pessoas com deficiência é que precisavam ser assistidas em decorrência de suas necessidades excepcionais (BARCELLOS; CAMPANTE, 2012)

A concepção de acessibilidade como condição médica foi substituída pelo modelo social de deficiência, que reconhece as diferenças existentes na sociedade, e vê a necessidade de uma mudança de paradigma ao se reconhecer o ser humano, pois as pessoas que não possuem o arquétipo desenhado como o ‘ideal’, não podem ser condenadas à exclusão do convívio social. Nesse sentido, a deficiência compreende uma condição social que está intimamente ligada à discriminação e às barreiras atitudinais, muitas das vezes exercidas pelo próprio poder público.

Barcellos e Campante (2012), sobre as relações entre a deficiência e o meio em que ela está inserida, consideram três consequências para o conceito atual de acessibilidade. A primeira decorre da noção de que a deficiência não encerra um fator médico, mas sim trata-se de uma condição social exercida com déficit de acesso aos direitos e bens sociais. A segunda advém do entendimento de que a responsabilidade por esse déficit é da sociedade, e não da pessoa com deficiência. E por fim, a terceira consequência surge com a mudança de paradigma, que concentrou o foco do debate nas barreiras sociais e não nos traços associados à deficiência, o que amplia, sobremaneira, o conceito de acessibilidade, que não fica restrito somente às barreiras físicas, mas as de informação, serviços e transporte.

Nessa nova contextualização, a acessibilidade serve como aparato para eliminar as desigualdades sociais em que esbarram as pessoas com deficiência porque é em decorrência da presença da acessibilidade que outros direitos poderão ser usufruídos, desse modo, não se há de falar em direito à educação, à saúde, ao trabalho para as pessoas com deficiência, se o acesso a esses direitos for inviabilizado (BARCELLOS ; CAMPANTE, 2012).

Carla (2009) enquadra a acessibilidade em seis tipos: arquitetônica, comunicacional, atitudinal, metodológica, instrumental e programática. Resumidamente, tem-se por acessibilidade arquitetônica a barreira física; a comunicacional, representada pelos impedimentos na linguagem verbal, visual e, virtual; a atitudinal apresenta-se nas atitudes preconceituosas e discriminadoras; a metodológica implica em barreira nas técnicas de

aprendizado; a instrumental ocorre quando as diversas espécies de instrumentos (com fins diversos) não atendem as limitações de algumas pessoas; e, finalmente, a acessibilidade programática é aquela verificada “quando as leis, portarias, regulamentos e políticas perpetuam a exclusão. São as barreiras invisíveis que se encontram nas políticas públicas, em regulamentos e normas em geral [...]” (CARLA, 2009, n.p).

2.4.1 Marco Legal

A fim de que sejam salvaguardados os direitos fundamentais das pessoas com deficiência, a Constituição de 1988 reserva alguns dispositivos que versam sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência. É que dispõe o art. 227, § 2º da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988). Acrescenta-se a isso o disposto no art. 244 da CF, de que a lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo, atualmente existentes, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º da CF. Desse modo, a abordagem da Carta Constitucional constitui-se em determinar que parâmetros de acessibilidade devam ser adotados quando da construção de edifícios públicos e fabricação de transporte coletivo, bem como da adaptação desses, caso já existam sem a devida observação à norma constitucional.

Além da Constituição Federal, outros documentos jurídicos nacionais e internacionais foram elaborados com a intenção de proporcionar a igualdade às pessoas com deficiência, e em ordem cronológica, passa-se a discorrer sobre eles.

Anteriormente à atual Constituição de 1988, a Lei nº 7.405/85 (BRASIL 1995) tornou obrigatório o “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais que possibilitem acesso, circulação e utilização por pessoas portadoras de deficiência, nos termos do artigo 1º dessa Lei. Ficou estabelecido que o símbolo deve ser fixado somente nos locais onde o acesso às pessoas com deficiência seja comprovadamente adequado, como dispõe o artigo 3º, da Lei 7.405/85, ficando obrigados a utilizá-lo: as sedes dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciários, nas três esferas da Federação, e mais o Distrito Federal; os prédios públicos; edifícios residenciais, comerciais e escritórios; instituições de saúde e ensino; centros de lazer;

locais de hospedagem; terminais de passageiros; entre outros, por força do artigo 4º, I ao XXVIII, da Lei 7.405/85.

Por meio da Lei nº 7.853/89 (BRASIL, 1989), buscou-se estabelecer normas gerais que assegurem o exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas com deficiência, e sua efetiva integração social, considerando os valores básicos da igualdade de tratamento e oportunidade, da justiça social, do respeito à dignidade da pessoa humana e do bem-estar, conforme preceitua o artigo 1º, da Lei 7.853/89. A norma atribuiu ao Poder Público a incumbência de assegurar às pessoas com deficiência, o pleno exercício de direitos básicos como educação, saúde, trabalho, lazer, previdência social, entre outros. Determinou, também, que as entidades da administração direta e indireta devem dispensar tratamento prioritário e adequado às pessoas com deficiência na fruição desses direitos, conforme o artigo 2º, da Lei 7.853/89. Ainda, prescreveu a atuação do Ministério Público que deverá intervir, obrigatoriamente, nas ações públicas que tratem de interesses das pessoas com deficiência, é o que prescreve o artigo 5º, da Lei 7.853/89.

Uma legislação tributária, a Lei nº 8.989/95 (BRASIL, 1995), por sua vez dispôs sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física. Essa Lei sofreu inúmeras alterações que modificaram as especificidades inerentes à cobrança do tributo, bem como ampliou o rol dos beneficiados, que no texto original isentava do IPI as pessoas com deficiência física que adquirissem um veículo para uso próprio; na nova redação dada pela Lei nº 10.690 de 2003, além das pessoas com deficiência física, as com deficiência visual, mental ou autistas, bem como seus representantes legais, ficam autorizados a receber a desoneração do imposto.

Em 1996, a Lei nº 9.394 (BRASIL, 1996), conhecida como A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), determinou que os sistemas de ensino assegurem aos educandos com deficiência, currículos, métodos, técnicas, recursos educativos e organização específicos, para atender às suas necessidades; e também professores com especialização adequada para atendimento especializado, é o que dispõe o artigo 59, da Lei nº 9.394.

A Lei do Atendimento Prioritário, Lei nº 10.048/00 (BRASIL, 2000a), preceitua que as pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, conforme previsto no artigo 1º, da Lei nº 10.048/00, estando as repartições

públicas e empresas concessionárias de serviços públicos, além das instituições financeiras, obrigadas a dispensar atendimento prioritário a essas pessoas, por força do artigo 2º, da Lei nº 10.048/00. Para as empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo, a Lei impõe a reserva de assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo, conforme o artigo 3º, da Lei nº 10.048/00. E os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, e os veículos de transporte coletivo, terão normas de construção destinadas a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência, é o que consta nos artigos 4º e 5º, da Lei nº 10.048/00.

O Decreto nº 5.296/04 (BRASIL, 2004) regulamentou a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Impondo em seu artigo 5º que Os órgãos da Administração Pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras deverão dispensar atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Por disposição do seu artigo 2º, ficam sujeitos ao cumprimento das disposições do Decreto 5.296, as seguintes situações: a aprovação de projeto de natureza arquitetônica e urbanística, de comunicação e informação, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva; a outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza; a aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, dentre eles os projetos de natureza arquitetônica e urbanística, os referentes à comunicação e informação e os referentes ao transporte coletivo, por meio de qualquer instrumento, tais como convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar; e a concessão de aval da União na obtenção de empréstimos e financiamentos internacionais por entes públicos ou privados.

Grande marco no arcabouço jurídico brasileiro, a Lei da Acessibilidade, Lei nº 10.098/00 (BRASIL, 2000b), determinou critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de

edifícios e nos meios de transporte e de comunicação, é o que dispõe o artigo 1º, da Lei 10.098/00. A Lei apresentou definições conceituais, como por exemplo: acessibilidade; barreiras; pessoa com deficiência; pessoa com mobilidade reduzida; acompanhante; elemento de urbanização; mobiliário urbano; tecnologia assistiva ou ajuda técnica; comunicação; desenho universal, conforme preceitua o artigo 2º, da Lei 10.098/00.

A Lei da Acessibilidade estabelece normas para a construção, ampliação e reforma de edifícios públicos ou de uso coletivo, que deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, conforme os artigos 11 a 12-A, da Lei 10.098/00. Aos edifícios de uso privado, a Lei traz determinações acerca dos requisitos mínimos de acessibilidade, como por exemplo, especificações sobre elevadores e vias de acesso internas e, as externas de percurso que unam a edificação à via Pública, prescrevem os artigos 13 a 15, da Lei 10.098/00. Nos últimos Capítulos, a legislação em comento trata da acessibilidade nos veículos de transporte coletivo, no seu artigo 16 e, ainda, a acessibilidade nos sistemas de comunicação e sinalização, nos artigos 17 a 19. Não resta dúvida de que a Lei da Acessibilidade é um importante instrumento para o enfrentamento da desigualdade sofrida pelas pessoas com deficiência, que, não raro, têm a efetivação de seus direitos fundamentais prejudicada, devido à falta de acesso aos espaços e serviços públicos.

A Lei nº 10.226/01 (BRASIL, 2001b) acrescentou o “parágrafo 6ºA” ao Código Eleitoral, determinando a expedição de instruções sobre a escolha dos locais de votação de mais fácil acesso ao eleitor deficiente físico, ficando os Tribunais Regionais Eleitorais encarregados de expedir instruções aos Juízes Eleitorais, sobre a matéria. O novo dispositivo objetiva garantir o exercício da cidadania à pessoa com deficiência.

O Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/01 (BRASIL, 2001c), foi outra norma que veio para contribuir com a implementação da mobilidade e acessibilidade urbanas. A lei regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e tratou de diretrizes gerais da política das cidades, sendo a função social da cidade e da propriedade urbana os principais pontos a serem considerados na política de desenvolvimento urbano. A circulação, dentre as funções sociais da cidade tem relevo, que compreende os direitos à mobilidade e à acessibilidade. O direito à circulação tem o seu “núcleo de configuração muito mais na vida da cidade e no cotidiano das pessoas que nela se deslocam do que em qualquer outra dimensão” (GUIMARÃES, 2012, p. 94).

O Estatuto da Cidade garantiu o direito ao transporte adequado, no artigo 2º, incisos I e V, e ficou com a União a competência de instituir política específica para o transporte urbano, conforme o artigo 3º, inciso IV. O Estatuto também estabeleceu que em cidades com mais de quinhentos mil habitantes deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, é o que dispões o seu artigo 42.

Do universo jurídico internacional, a Convenção da Guatemala adentrou no ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 3.956/01 (BRASIL, 2001a). Possui *status* de lei ordinária, e, que por tratar de direitos humanos, é uma norma “supralegal”. Denominada Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência, a Convenção da Guatemala, em seu preâmbulo, reafirma que as pessoas portadoras de deficiência têm os mesmos direitos humanos e liberdades fundamentais que outras pessoas e que estes direitos, inclusive o direito de não serem submetidas à discriminação com base na deficiência, emanam da dignidade e da igualdade que são inerentes a todo ser humano.

Qualificando a inadmissibilidade de diferenciação, em virtude da deficiência, no usufruto de lugares, produtos, serviço e informações, a Convenção da Guatemala trouxe uma exceção ao tratamento diferenciado, quando ele se der pela chamada “diferenciação positiva” (BEZERRA, 2014), ou seja, o trato ao deficiente, de modo diferenciado, fica autorizado se for para beneficiá-lo, não caracterizando, nesse caso, discriminação, conforme exposto no artigo I, item 2, alínea “b”, dessa Convenção.

Retornando à análise da legislação nacional, tem-se a Lei de Libras, Lei nº 10.436/02 (BRASIL, 2002), que denomina “libras” a forma de comunicação e expressão, em que o sistema linguístico de natureza visual-motora, com estrutura gramatical própria, constitui um sistema linguístico de transmissão de ideias e fatos, oriundos de comunidades de pessoas surdas do Brasil, conforme prescreve o artigo 1º, da Lei nº 10.436/02. A Lei impõe, em seu artigo 2º, que deve ser garantido, por parte do poder público em geral e empresas concessionárias de serviços públicos, formas institucionalizadas de apoiar o uso e difusão da Língua Brasileira de Sinais - Libras como meio de comunicação objetiva e de utilização corrente das comunidades surdas do Brasil.

Outra norma de âmbito internacional, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, também conhecida como Convenção da ONU, assinada em Nova

York em 2007, foi no Brasil aprovada pelo Decreto Legislativo nº 186/08 (BRASIL, 2008), tendo o Decreto Presidencial nº 6.949/09 (BRASIL, 2009) celebrado o documento, com força no art. 84, VIII da CF. A Convenção da ONU possui *status* de Emenda Constitucional porque versa sobre direitos humanos e foi aprovada mediante o que dispõe o § 3º do art. 5º da CF/88, ou seja, por maioria de dois terços, nas duas Casas do Congresso Nacional.

Na Convenção da ONU, “dignidade, liberdade, igualdade, solidariedade, justiça, participação e pluralidade” (MARTEL, 2011, pp.103-4) alicerçam o seu texto para a efetivação da “inclusão e a participação igualitária e digna de todos os seres humanos nos mais diversos espaços” (MARTEL, 2011, pp.104).

A Convenção da ONU estabeleceu a estratégia do “desenho universal”, descrito em seu artigo 2º, significando “a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico” (BRASIL, 2009, art. 2º).

No passado, a invisibilidade das pessoas com deficiência fez com que fossem projetados modelos de estruturas físicas e de serviços inadequados para àquelas pessoas, em virtude disso, hoje a sociedade tem se valido da adaptação desses espaços. Com a proposta do desenho universal, o que se busca é a construção de um novo paradigma, em que não caberão adaptações ou espaços destinados somente ao uso das pessoas com deficiência, mas a elaboração de modelos que atendam a maior diversidade humana possível, homenageando a isonomia.

Para Barcellos e Campante (2012, p. 188), “somente quando o acesso garantido à pessoa com deficiência for o mesmo das demais pessoas é que o objetivo inscrito no direito à acessibilidade terá sido realizado”.

A Convenção da ONU, em seu artigo 3º, insere a acessibilidade como um dos princípios gerais da Convenção, e é no artigo 9º, inciso I que se encontra o conceito de acessibilidade como sendo um conjunto de medidas apropriadas com o fim de assegurar às pessoas com deficiência “o acesso, em igualdade de oportunidade com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação” (BRASIL, 2009, art. 9º, I).

O mesmo artigo 9º, da Convenção da ONU, estabelece, ainda, que os Estados Partes se comprometerão a tomar as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação. Prossegue determinando que essas medidas, que abarcarão identificação e eliminação de barreiras à acessibilidade, serão aplicadas em locais como edifícios, rodovias, meios de transporte; e serviços de informações e comunicações, conforme o dispõe as alíneas ‘a’ e ‘b’, do inciso I, do artigo 9º.

Na Convenção da ONU, sobre as ações dos Estados Partes para assegurarem a efetivação da acessibilidade, destaca-se, no inciso II, do artigo 9º, o seguinte: medidas para o desenvolvimento e implementação de normas para a acessibilidade das instalações e dos serviços abertos ao público ou de uso público; a garantia que as entidades privadas que ofereçam instalações e serviços abertos ao público ou de uso público levem em consideração todos os aspectos relativos à acessibilidade para pessoas com deficiência; a obrigatoriedade de que os edifícios e outras instalações abertas ao público ou de uso público utilizem sinalização em *braille* e em formatos de fácil leitura e compreensão; o oferecimento de formas de assistência humana ou animal e serviços de mediadores, incluindo guias, leitores e intérpretes profissionais da língua de sinais, para facilitar o acesso aos edifícios e outras instalações abertas ao público ou de uso público; a promoção do acesso de pessoas com deficiência a novos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, inclusive à Internet.

Em sintonia com o modelo social de deficiência, a Convenção da ONU busca imprimir o sentido de inclusão, levando a sociedade a perceber que a ela cabe acolher as pessoas com deficiência, proporcionando-lhes condições de acesso aos seus direitos humanos. Desse modo, o documento impõe medidas para que a sociedade se adeque à inclusão dessas pessoas, independentemente das características e traços de deficiência que possuam, retirando-as do estado de invisibilidade, no qual muitas se encontram. Nesse sentido, políticas públicas devem ser orientadas para que as pessoas com deficiência participem plenamente da vida em sociedade, e mais, os Estados Partes não podem eximir-se do mandamento legal afeto à inclusão, não sendo aceitas justificativas que possam frustrar esse objetivo.

Para ilustrar o mandamento da Convenção da ONU, acerca da responsabilidade dos Estados Partes na efetivação dos direitos fundamentais das pessoas com deficiência, traz-se o

julgamento do Recurso Extraordinário nº 440028-SP¹³ (BRASIL, 2013b), que reflete a posição do Supremo Tribunal Federal – STF, em que a “reserva do possível”¹⁴ não pode ser invocada pela Administração Pública para justificar a não implementação da política pública de acessibilidade, como também é plenamente cabível, nesse caso, a intervenção do Judiciário com a finalidade de garantir o “mínimo existencial”¹⁵, mostrando-se viável a incursão judicial, devido natureza constitucional da política pública reclamada, a existência do nexo entre ela e os direitos fundamentais, além de ausência de justificativa razoável para a omissão ou prestação deficiente pelo Estado.

A Suprema Corte, em referido julgado, reconhece que, por meio menos gravoso, deve ser realizada intervenção judicial em políticas públicas, e que, em geral, é pelo poder discricionário que a Administração Pública faz suas opções na implementação de ações afirmativas, e nisso, o Judiciário não deve interferir, a não ser para investigação da legalidade, sendo prerrogativa do agente público fazer o necessário exame da conveniência e oportunidade, o chamado mérito administrativo. Ocorre, porém, que no caso de prestações relacionadas ao mínimo existencial, e em especial, à violação dos dispositivos constitucionais que buscam garantir a igualdade às pessoas com deficiência, o STF tem sustentado que não há de se falar em discricionariedade do Poder Público, porque o mandamento da Carta Constitucional deve ser cumprido, sem a utilização dessa “*válvula de escape* à inércia estatal” (BRASIL, 2013b, p. 3). Em seu Voto, o Ministro Marco Aurélio (Relator) ressalta que diante da inércia legislativa, não há de se considerar preceito sem eficácia, e nesse caso, que trata da

¹³ PRÉDIO PÚBLICO – PORTADOR DE NECESSIDADE ESPECIAL – ACESSO. A Constituição de 1988, a Convenção Internacional sobre Direitos das Pessoas com Deficiência e as Leis nº 7.853/89 – federal –, nº 5.500/86 e nº 9.086/95 – estas duas do Estado de São Paulo – asseguram o direito dos portadores de necessidades especiais ao acesso a prédios públicos, devendo a Administração adotar providências que o viabilizem. (STF - RE: 440028 SP, Relator: Min. MARCO AURÉLIO, Data de Julgamento: 29/10/2013, Primeira Turma, Data de Publicação: 25-11-2013).

¹⁴ “A Reserva do Possível é um elemento externo, capaz de limitar ou até restringir o acesso dos titulares a um direito fundamental social específico, face à limitação orçamentária do Estado. [...] A Reserva do Possível, então, é invocada quando da impossibilidade de o Estado, através de prestações positivas, garantir plenamente a efetivação de todos os direitos fundamentais sociais, sob pena de grave prejuízo ao erário e, consequentemente, à sociedade como um todo”. (SOUZA, Lucas Daniel Ferreira de. **Reserva do possível e o mínimo existencial: embate entre direitos fundamentais e limitações orçamentárias**. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XVI, n. 116, set 2013. 2017).

¹⁵ “Mínimo Existencial é o direito de cada indivíduo às condições mínimas indispensáveis para a existência humana digna, que não pode ser objeto de intervenção do Estado, mas que exige prestações positivas deste. Consiste, então, a um padrão mínimo de efetivação dos direitos fundamentais sociais pelo Estado” (SOUZA, Lucas Daniel Ferreira de. **Reserva do possível e o mínimo existencial: embate entre direitos fundamentais e limitações orçamentárias**. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XVI, n. 116, set 2013. 2017).

proteção aos direitos da pessoa com deficiência, cita três razões que corroboram com sua posição: a primeira, com base nos artigos 1º, III e 3º, I, ambos da CF, que é o fato de a matéria estar vinculada ao rol dos fundamentos e objetivos da República, que são, respectivamente, a dignidade da pessoa humana e a da busca de uma sociedade justa e solidária; a segunda, com fundamento no artigo 5º, § 1º e § 2º da CF, que estabelece que as normas definidoras de direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata, e que os direitos e garantias expressos na Carta Maior não excluem os dos tratados internacionais que o Brasil seja signatário; por fim, a terceira razão advém do 5º, XXXV, princípio da inafastabilidade da jurisdição, onde o direito de acessar o Judiciário, quando houver lesão ou ameaça a direito, é cláusula pétrea - art. 60, § 4º, IV da CF. (BRASIL, 2013b).

A Convenção da ONU trata, também, do instituto da “adaptação razoável”, que são as modificações necessárias para atender, de forma mais individualizada possível, as especificidades do deficiente, sem prejuízo ao já efetuado em termos de acessibilidade. O ato de recusa da chamada “adaptação razoável” encerra em prática discriminatória, segundo previsão no final do item “Discriminação por motivo de deficiência”, do Artigo 2º:

Artigo 2º [...]

“Discriminação por motivo de deficiência” significa qualquer diferenciação, exclusão ou restrição baseada em deficiência, com o propósito ou efeito de impedir ou impossibilitar o reconhecimento, o desfrute ou o exercício, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais nos âmbitos político, econômico, social, cultural, civil ou qualquer outro. Abrange todas as formas de discriminação, inclusive a recusa de adaptação razoável; (BRASIL, 2009, art. 2º).

O julgado do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, Recurso Cível nº 71004568473-RS¹⁶ (RIO GRANDE DO SUL, 2013), é um exemplo do modo como o Judiciário vem solucionando esse tipo de demanda, que nesse caso, versou sobre a

¹⁶ RECURSO INOMINADO. ENSINO. FACULDADE PARTICULAR. CONTRATAÇÃO DE INTÉRPRETE DE LÍBRAS - LÍNGUA BRASILEIRA DE SINAIS -. ALUNA PORTADORA DE DEFICIÊNCIA AUDITIVA. DISCRIMINAÇÃO. RECUSA DE ADAPTAÇÃO RAZOÁVEL. DEVER DE INCLUSÃO. NULIDADES AFASTADAS. [...] Conquanto a ré seja instituição de ensino privado, esta condição não a exime da obrigação de contratação de intérprete de libras profissional necessária à frequência às aulas letivas pela autora, pessoa detentora de deficiência auditiva e que à evidência ostenta direito à educação, cujo correlato dever da ré não a impõe ônus excessivo ou mesmo desproporcional, [...]. Tratando-se, pois, de dever de inclusão e como tal de outorga de tratamento prioritário e adequado aos portadores de deficiência, a negativa da ré logrou gerar obstáculo à inserção da demandante à atividade universitária, daí advindo o dano moral experimentado. Exsurge evidente haver sido a requerente submetida a ato discriminatório por parte da recorrente, de cuja inércia resultou inegável frustração à recorrida [...]. RECURSO IMPROVIDO. (TJ- RS Recurso Cível Nº 71004568473 de 18/12/2013, grifo nosso).

condenação de instituição privada que recusou produzir a adaptação razoável à pessoa com deficiência auditiva, não contratando o profissional de libras.

Não há dúvida de que ao Estado sempre caberá o polo passivo, nos casos em que este vier a desobedecer aos preceitos normativos sobre a adaptação razoável, fato que configurará a discriminação. Para Martel (2011), as concessionárias e permissionárias também se enquadram na obrigação, como exemplo, as empresas de telefonia, de transporte público, escolas e universidades privadas, além das instituições privadas que recebem recursos públicos, como as Organizações Sociais – OS e as Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público - OSCIPS¹⁷.

No Brasil, o Decreto nº 7.612/11 (BRASIL, 2011) instituiu o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, o chamado Plano Viver sem Limite, que tem como finalidade promover programas e ações e o exercício pleno e equitativo dos direitos das pessoas com deficiência, conforme os termos da Convenção da ONU, descritos no artigo 1º do Decreto nº 7.612/11. A acessibilidade é um dos eixos de atuação do Plano Viver sem Limite, que tem entre as suas diretrizes a garantia de que os equipamentos públicos de educação sejam acessíveis para as pessoas com deficiência. O Plano também determina a ampliação do acesso das pessoas com deficiência à habitação adaptável e com recursos de acessibilidade; e mais a promoção do acesso, do desenvolvimento e da inovação em tecnologia assistiva, conforme o artigo 3º, do Decreto nº 7.612/11.

A Lei da Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/12 (BRASIL, 2012) instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Por força do artigo 21, XX, e artigo 182, da Constituição Federal, o legislador infraconstitucional ficou incumbido de promover as diretrizes para o desenvolvimento urbano, buscando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município, segundo o artigo 1º, da Lei nº 12.587/12. A política de desenvolvimento urbano tem por objetivo o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos cidadãos, é o que dispõe o artigo 182, da Constituição Federal.

¹⁷ Com o advento do Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei nº 13.146 de 2015, tem-se de maneira inquestionável o cumprimento compulsório da adaptação razoável, por parte das instituições privadas, pois estabelece o Estatuto que “incumbe ao poder público assegurar [...] projeto pedagógico que institucionalize o atendimento educacional especializado, assim como os demais serviços e **adaptações razoáveis** [...], e às instituições privadas, [...], aplica-se obrigatoriamente o disposto” (28, III c/c § 1º, Lei nº 13.146/15 grifo nosso).

Colhe-se do art. 2º da Lei de Mobilidade Urbana que o objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana é o de contribuir para o acesso universal à cidade e ao fomento e à concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

A Lei de Mobilidade Urbana preceitua que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município (BRASIL, 2012, art. 3º).

Em seu art. 4º, a Lei de Mobilidade Urbana anota diversas definições, com realce para: *transporte urbano*, que, de modo amplo, é considerado como o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; *mobilidade urbana* sendo a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano; *acessibilidade* definida como a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados. O mesmo dispositivo relaciona variados *tipos de prestação e modos de transporte*, e faz uma referência especial ao *transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional*.

Guimarães (2012, p. 95) considera a Lei de Mobilidade Urbana um conjunto normativo intermediário:

Conjunto porque consolida em texto único princípios, diretrizes, objetivos e medidas mitigadoras das externalidades negativas que o uso iníquo da via pública provoca. *Intermediário* porque cumpre comando constitucional e, ao mesmo tempo, impõe regramentos que o complementem conforme a competência do âmbito estatal a prover (grifos no original).

De fato, a Lei de Mobilidade Urbana é um importante instrumento da política de desenvolvimento urbano porque em seus princípios, diretrizes e objetivos traz a ideia da acessibilidade universal, pensada em um modelo de desenvolvimento sustentável das cidades, em que a prestação dos serviços de transporte urbano seja eficiente, reduzindo as

desigualdades e proporcionando melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e mobilidade.

Estão elencadas, no artigo 24 da Lei de Mobilidade Urbana, várias diretrizes sobre circulação e acessibilidade. E é no artigo 25 que a Lei impõe ao Poder Público que faça constar em seus projetos e planos plurianuais as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana.

Mais uma norma de grande importância, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei nº 13.146/15 (BRASIL, 2015), destina-se a assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoas com deficiência, visando a sua inclusão e cidadania. Esse Estatuto tem como base a Convenção da ONU e seu Protocolo Facultativo (BRASIL, 2015, art. 1º).

O art. 2º do Estatuto da Pessoa com Deficiência conceitua pessoa com deficiência como “aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”. Definições de vários termos como acessibilidade, barreiras atitudinais, residências inclusivas, moradia para a vida independente da pessoa com deficiência, entre outros, estão no artigo 3º do Estatuto.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência busca garantir a toda pessoa com deficiência o direito à igualdade de oportunidades com as demais pessoas, isentando-as de qualquer espécie de discriminação, assim dispõe o seu art. 4º. Ficam incumbidos o Estado, a sociedade e a família de assegurar à pessoa com deficiência, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à sexualidade, à paternidade, à maternidade, à alimentação, à habitação, à educação, à profissionalização, ao trabalho, à previdência social, à mobilidade, à acessibilidade, à cultura, ao desporto, ao lazer, à informação, à comunicação, aos avanços científicos e tecnológicos e, à participação na vida pública e política, conforme os artigos 10 ao 78, do Estatuto da Pessoa com Deficiência. Ainda, direito à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, entre outros, previstos na Constituição Federal e na Convenção da ONU.

Particularmente, a questão da acessibilidade foi revista em diversos pontos do Estatuto da Pessoa com Deficiência, como medida a proporcionar a isonomia entre essas e as demais pessoas.

- A acessibilidade no Estatuto da Pessoa com Deficiência

O Estatuto da Pessoa com Deficiência trata do atendimento prioritário, que entre outras finalidades, estabelece a disponibilização de pontos de parada, estações e terminais acessíveis de transporte coletivo de passageiros e garantia de segurança no embarque e o desembarque; e acesso a informações e disponibilização de recursos de comunicação acessíveis (BRASIL, 2015, art. 9º).

Quanto à acessibilidade e o direito à saúde, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, em seu artigo 24, dita que é assegurado à pessoa com deficiência o acesso aos serviços de saúde, tanto públicos como privados, e às informações prestadas e recebidas, por meio de recursos de tecnologia assistiva; e que os espaços dos serviços de saúde, tanto públicos quanto privados, devem assegurar o acesso da pessoa com deficiência, mediante a remoção de barreiras e projetos arquitetônicos que atendam às especificidades das pessoas com deficiência física, sensorial, intelectual e mental, conforme preceitua o artigo 25, do Estatuto.

O Estatuto inclui a acessibilidade no direito à educação deixando a cargo do Poder Público assegurar, criar, desenvolver, implementar, incentivar, acompanhar e avaliar o aprimoramento dos sistemas educacionais, observando as condições de acesso, permanência, participação e aprendizagem, por meio da oferta de serviços e de recursos de acessibilidade que eliminem as barreiras e promovam a inclusão plena. O projeto pedagógico deve institucionalizar o atendimento educacional especializado e, quando for o caso, efetuar adaptações razoáveis. A elaboração de plano de atendimento educacional especializado, de organização de recursos e serviços de acessibilidade e de disponibilização e usabilidade pedagógica de recursos de tecnologia assistiva, com a adoção de medidas de apoio que favoreçam o desenvolvimento dos aspectos linguísticos, culturais, vocacionais e profissionais, devem ser também observados, levando-se em conta o talento, a criatividade, as habilidades e os interesses do estudante com deficiência. Traz, ainda, a garantia de acessibilidade para todos os estudantes, trabalhadores da educação e demais integrantes da comunidade escolar às edificações, aos ambientes e às atividades concernentes a todas as modalidades, etapas e níveis de ensino. Por fim, que aplicam-se as mesmas disposições às instituições privadas, de qualquer nível e modalidade de ensino, sendo vedada a cobrança de valores adicionais de qualquer natureza em suas mensalidades, anuidades e matrículas no cumprimento dessas determinações (BRASIL, 2015, art. 28).

A acessibilidade é comentada no direito à moradia, tendo a pessoa com deficiência direito à moradia digna, seja no seio familiar, ou em moradia para a vida independente e, ainda, residência inclusiva. No caso de edificação multifamiliar, garante-se a acessibilidade nas áreas de uso comum e, nas unidades habitacionais, no piso térreo; e de acessibilidade ou de adaptação razoável nos demais pisos. O Estatuto comenta, também, sobre a disponibilização de equipamentos urbanos comunitários acessíveis e a elaboração de especificações técnicas no projeto que permitam a instalação de elevadores. Nos programas habitacionais públicos devem ser reservadas 3% das unidades habitacionais para a pessoa com deficiência (BRASIL, 2015, arts. 31-32).

Quando o Estatuto da Pessoa com deficiência trata do direito ao trabalho, visa garantir à pessoa com deficiência o trabalho de sua livre escolha, em ambiente acessível e inclusivo, sendo que tanto as pessoas de direito público, como privado, ficam obrigadas ao ditame legal. O Estatuto em comento garante aos trabalhadores com deficiência acessibilidade em cursos de formação e de capacitação, ficando estabelecida que a finalidade primordial das políticas públicas de trabalho e emprego é promover e garantir as condições de acesso e permanência da pessoa com deficiência no campo de trabalho. E mais, o poder público fica incumbido de implementar serviços e programas completos de habilitação profissional e de reabilitação profissional para que a pessoa com deficiência possa ingressar, continuar ou retornar ao campo do trabalho, e que esses serviços devem ser dotados de recursos necessários para atender a toda pessoa com deficiência, independentemente de sua característica específica, e oferecidos em ambientes acessíveis e inclusivos. Todas essas determinações legais buscam promover a igualdade de oportunidades para a pessoa com deficiência e as demais pessoas (BRASIL, 2015, arts. 34-35).

A cultura, o esporte, o turismo e o lazer são garantidos à pessoa com deficiência, assegurando-se o acesso a bens culturais, programas de televisão, cinema, e aos espaços culturais em geral, cabendo ao poder público adotar soluções destinadas à eliminação, à redução ou à superação de barreiras, observando as normas de acessibilidade, ambientais e de proteção do patrimônio histórico e artístico nacional (BRASIL, 2015, art. 42).

O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em

vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados (BRASIL, 2015, arts. 46-47).

É importante destacar que o Estatuto da Pessoa com Deficiência dispõe, a partir do artigo 53 até o artigo 78, normas especificamente sobre a acessibilidade, e desse modo, o Título III é denominado “Da acessibilidade”.

O conceito de acessibilidade vem descrito como: “direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social” (BRASIL, 2015, art. 53).

Em forma de disposições gerais, o Estatuto da Pessoa com Deficiência estabelece que estão sujeitas à norma a aprovação de projetos arquitetônicos e urbanísticos com destinação pública ou coletiva e a fabricação de veículos coletivos. As concessões, permissões e autorizações também deverão observar o Estatuto (BRASIL, 2015, art. 54).

O desenho universal passa a ser regra para a concepção e a implantação de projetos e, na impossibilidade de sua execução, dever-se-á utilizar a adaptação razoável. As construções de uso multifamiliar também ficam obrigadas às regras da acessibilidade (BRASIL, 2015, arts. 55-58).

O Estatuto da Pessoa com Deficiência traz que os planos diretores municipais, os códigos de obras e postura, os estudos de impacto de vizinhança e a legislação referente à prevenção de incêndio e pânico deverão observar as normas sobre acessibilidade previstas na legislação e nas normas técnicas (BRASIL, 2015, art. 60).

O acesso à informação e à comunicação, à tecnologia assistiva que maximize a autonomia e mobilidade, e o desenvolvimento da ciência e tecnologia voltados à melhoria da qualidade de vida e ao trabalho da pessoa com deficiência, são medidas consideradas indispensáveis pela Lei, para a inclusão, na sociedade, da pessoa com deficiência (BRASIL, 2015, arts. 63-75; arts. 77-78).

Ainda no Título III “Da Acessibilidade”, o Estatuto da Pessoa com Deficiência estabelece que o direito à participação na vida pública e política deve ser assegurado, pelo poder público, à pessoa com deficiência, tendo a oportunidade de exercê-lo em igualdade de

condições com as demais pessoas e que, para tanto, impõe que os procedimentos, as instalações, os materiais e os equipamentos para votação sejam acessíveis, porém sendo vedada a instalação de seções eleitorais exclusivas para as pessoas com deficiência. A propaganda eleitoral e debates políticos televisionados devem utilizar recursos de acessibilidade. Fica também assegurado à pessoa com deficiência o direito de candidatar-se e, ao desempenhar funções públicas, deve ser apoiada pela utilização de novas tecnologias assistivas, quando necessárias. (BRASIL, 2015, art. 76).

Assegurar o direito à participação na vida pública e política à pessoa com deficiência já era uma disposição prevista na Convenção da ONU, e mostra-se de inquestionável fundamento porque os demais direitos partem da possibilidade da participação da pessoa com deficiência nos atos de cidadania.

2.4.2 A Acessibilidade nas Normas Técnicas

Importante comentar que, além das normas constitucionais e legais, existem as normas técnicas de acessibilidade que são especificações para definir padrões a serem utilizados pela sociedade para obtenção de uma melhor qualidade de vida e fruição da cidadania pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. No Brasil, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) tem editado regulamentações desde 1970, sobre acessibilidade à pessoa portadora de deficiência.

Versando sobre transporte, edificações, mobiliário, equipamentos urbanos, comunicação, serviços, entre outros conteúdos, as normas técnicas têm contribuído para a efetivação dos direitos fundamentais das pessoas com deficiência, que para sua realização dependem de políticas que viabilizem a acessibilidade.

Quadro 1. As Normas Técnicas relacionadas à acessibilidade

1	NBR16537	2016	Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.
2	NBR15646	2016	Acessibilidade - Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
3	NBR9050	2015	Revisão da Norma editada em 2004. Referente à acessibilidade em edificações, mobiliário,

			espaços e equipamentos urbanos.
4	NBR15208	2011	Aeroportos - Veículo autopropelido para embarque/desembarque de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida - Requisitos.
5	NBR14022	2011	Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiro.
6	NBR26000	2010	Diretrizes sobre responsabilidade social.
7	NBR15655-1	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).
8	NBR15570	2009	Transporte - Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.
9	NBR15599	2008	Acessibilidade - Comunicação na Prestação de Serviços.
10	NBR15646	2008	Acessibilidade - Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.
11	NBR313	2007	Elevadores de passageiros - Requisitos de segurança para construção e instalação - Requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas, incluindo pessoas com deficiência.
12	NBR15450	2006	Acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário.
13	NBR15320	2006	Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário.
14	NBR15290	2005	Acessibilidade em comunicação na televisão.
15	NBR15250	2005	Acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário.
16	NBR14021	2005	Transporte - Acessibilidade ferroviária urbana.

17	NBR16001	2004	Responsabilidade social - Sistema da gestão - Requisitos.
18	NBR14970-1	2003	Acessibilidade em Veículos Automotores - Requisitos de Dirigibilidade.
19	NBR14970-2	2003	Acessibilidade em Veículos Automotores - Diretrizes para avaliação clínica de condutor.
20	NBR14970-3	2003	Acessibilidade em Veículos Automotores - Diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado.
21	NBR14273	1999	Acessibilidade a Pessoa Portadora de Deficiência no Transporte Aéreo Comercial.
22	NBR14020	1970	Acessibilidade a Pessoa Portadora de Deficiência - Trem de Longo Percurso.

Fonte: www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/normas-abnt

A Acessibilidade, no meio físico, no transporte, na informação e comunicação, sistemas e tecnologias da informação e comunicação, está presente nas Normas Técnicas, e nelas tem um apoio fundamental para a inclusão das pessoas com deficiência, possibilitando-as viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida social.

A legislação pátria e a alienígena impõem regramentos para que a acessibilidade proporcione a completude da cidadania para as pessoas com deficiência. A ausência de acessibilidade simboliza a violação do direito à cidade, pois para que os indivíduos possam usufruir da centralidade urbana, dos espaços públicos, do convívio, do encontro e dos serviços disponíveis à população, é necessário que a mobilidade seja favorecida pela acessibilidade.

Entendendo-se que o direito à cidade engloba a moradia digna, a acessibilidade, o saneamento ambiental, a saúde, a educação, o transporte público, o trabalho, o lazer e a informação, não menos importante é a gestão democrática da cidade, que só é possível se for efetiva a participação dos cidadãos nas decisões que irão nortear o futuro da cidade. No direito à cidade está implícita a ideia de que a cidade deve atender aos interesses coletivos das grandes maiorias.

Compreender os contornos do direito à cidade sob o prisma da acessibilidade às pessoas com deficiência é uma demanda que implica na utilização de um modelo de análise que apresente a verificação dos resultados de ações dessa natureza, a partir metodologias anteriormente identificadas.

3 O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DA AMAZÔNIA BRASILEIRA E A POLÍTICA DESENVOLVIMENTISTA

Na maior parte das narrativas sobre a região amazônica, escritas por autores estrangeiros e nacionais do centro-sul brasileiro, o território amazônico é lembrado em sua exuberância natural. A baixa densidade demográfica também é apontada com destaque. Quanto ao fator econômico, Lima (1998) adverte que a literatura do século XIX e início do XX dedicam algumas linhas às drogas do sertão, e depois a região é lembrada pela exploração da borracha. O autor ironiza, ao comentar os textos que descrevem a Amazônia como um território exótico e deslocado do restante da nação:

A riqueza produzida pela matéria-prima rara e cara, o desperdício e inépcia local em tratar a sua própria fonte de riquezas e, finalmente o exotismo de teatros, quiosques e chafarizes importados da França e da Inglaterra (LIMA, 1998, p.65).

Prosseguindo em sua análise, Lima (1998) relata que a descontinuidade da produção da borracha na Amazônia é comumente interpretada, entre outros motivos, como resultado da incapacidade de seu próprio povo, e que após o seu declínio, a Amazônia passa a ser esquecida do mapa intelectual, e voltando aos holofotes quando da perspectiva da extração mineral.

A concepção de que a Amazônia é uma fonte de matérias-primas e vocacionada à extração vegetal e mineral, e ainda, um mundo a ser explorado e carente de gente, faz com que a renda da terra nessa região deixe sua condição de bem natural, transformando-se em bem de capital, situação agravada, principalmente, com a abertura de rodovias ligando a região com o centro-sul do país, e também com a política desenvolvimentista adotada a partir da segunda metade do século XX, ficando o território tomado por inúmeros latifúndios, e em muitos casos, sem a intenção da produção, mas sim de especulação.

Monteiro (2007) adverte que, a par disso, une-se o fato de que as estratégias utilizadas como justificativa ao desenvolvimento na Amazônia “reforçavam a constituição de espaços homogêneos, como a plantação de milhões de árvores de pínus ou de eucalipto para produzir celulose; a pecuária de corte; [...] e as empresas mineradoras, metalúrgicas e químicas” (MONTEIRO, 2007, p.38). No enfrentamento a esse modelo de desenvolvimento, o autor propõe “uma nova lógica de desenvolvimento territorial, um sistema de proteção social, um

sistema estadual de inovações, a reestruturação da política de aporte financeiro, tributário, creditício e tecnológico aos programas e iniciativas de desenvolvimento regional” (MONTEIRO, 2007, p.39). O autor afirma que a participação dos agentes locais, que em geral são invisíveis ao poder público em suas ações, “passam a ser pensados como parte dinâmica capaz de induzir um desenvolvimento integrado, local e duradouro”(Idem: 39).

O conceito de desenvolvimentismo, em lente ampliada, remete à discussão para o universo latino americano. Qual é o lugar da América Latina dentro da lógica do desenvolvimento desigual do capital? A pergunta tem obtido respostas das mais variadas, mas sempre é unânime o ponto que alerta para o fato de que ela sempre foi alvo de exploração. Desse modo, “se o capital está em alta e em desenvolvimento pleno, há uma super exploração não somente dos recursos naturais da América Latina, mas também da classe trabalhadora dos países latinos americanos” (PINASSI, 2015). Nesse sentido, Pinassi (2015) alerta para o fato de que os países da América Latina trazem traços comuns, pois seus contornos históricos são muito parecidos, ou seja, desde a época da colonização, aos dias atuais, foi local de desenvolvimento do capital, e que pode-se reportar, nesse contexto, a situação percebida desde a colonização portuguesa ou espanhola, onde essa lógica do desenvolvimento desigual sempre existiu; primeiro na relação metrópole-colônia, depois numa relação em que esse pacto colonial se rompe, no início do século XIX. Com esse rompimento tem-se uma relação de desigualdade em que as nações irão dividir o mercado. Não se tem mais uma relação metrópole-colônia, mas uma relação onde todos os países são iguais formalmente, mas não materialmente. O mercado irá medir as desigualdades no século XIX, porque enquanto a Inglaterra oferecia produtos industrializados, o Brasil vinha com cana-de-açúcar (*Saccharum officinarum*), café (*Coffea arabica*) e algodão (*Gossypium hirsutum*), isto é, um país soberano com produtos coloniais.

Com a ascensão do capitalismo, marcada pela revolução burguesa de 1789, o resultado é o surgimento de um Estado Liberal, pouco intervencionista no desenvolvimento do capital. Ao decorrer do tempo, algumas conquistas dos trabalhadores culminaram com o Estado do Bem Estar Social, no século XX, sendo proclamadas na Carta do México em 1917. No Brasil, o período foi identificado no início da Era Vargas, consolidando direitos aos trabalhadores na Constituição de 1934. Pinassi (2015) expõe que esse momento de políticas keynesianas acaba se tornando um obstáculo à plenitude do capital, que tem que se expandir e acumular e que para o neoliberalismo a solução é restringir os direitos sociais, o que, consequentemente, traz

uma crise estrutural, inexistindo nexo do capital com as necessidades humanas, sendo o neoliberalismo a face da crise em todas as suas dimensões.

A crise do capitalismo mostra-se ao final da década de 1960. Daí, um novo ciclo irá tentar manter o capital em operação. Na Amazônia, os grandes projetos terão destaque na acolhida do sistema capitalista nessa nova fase.

A “Operação Amazônia”, criada em 1966, objetivava “modernizar a economia regional e implantar grandes projetos que contribuíssem para o processo de substituição de importações” (MADEIRA, 2010, p. 3). Instrumentos como incentivos fiscais, linhas de crédito e projetos de infra-estrutura atraíam os investidores. Em 1967, as reservas de minérios na Amazônia, destacando-se a Serra dos Carajás, passam a ser o objeto a ser explorado.

Para que se compreenda a gigantesca dimensão da política econômica desenvolvimentista implantada na Amazônia, necessária se faz a reprodução do fragmento de texto de Jean Hébette:

Desde 1960, a Amazônia tinha se tornado um excelente mercado para a engenharia, as construtoras, os fabricantes de equipamentos; tinha implantado rodovias megamétricas e asfaltado uma delas, instalado redes de telecomunicações usando microondas e satélites, criando uma rede de portos e aeroportos modernos, alguns dos quais de classe internacional. Era a infra-estrutura básica para trocas ágeis de informações, produtos e pessoas indispensáveis a uma gestão capitalista. Ela ia ser completada progressivamente pela formação de uma malha de instituições financeiras e de agências bancárias que agilisassem, por sua vez, o movimento arterial de dinheiro até as sedes dos menores municípios, certas vilas e até canteiros de obras. Em cima dessa infra-estrutura geral se construiu a infra-estrutura própria do Carajazão: mina, hidrelétrica, ferrovia, portos, fábricas de alumínio. Não era pouca coisa. A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), as Centrais Elétricas do Brasil (ELETROBRÁS) e outras estatais só calculavam a partir de sete casas. Somam-se milhões de m³ de argila compactada, milhões de m³ de concreto, milhões de metros de trilhos e milhões de dormentes, milhões de cabos de alta tensão, milhões de toneladas de minério de ferro e milhões de quilowatts de energia elétrica. Isso representa muita venda para as fábricas de cimento, as serrarias, as siderúrgicas, as indústrias de material mecânico – inclusive as indústrias de ponta, tão necessitadas de mercado. E muita frota de caminhões, tratores e máquinas pesadas, um denso parque de guindastes, de pontes rolantes, de esteiras de torres, turbinas e geradores. Desta maneira, fornecedores nacionais e internacionais podem contar os dólares também em bilhões (...) (HÉBETTE, 2004, vol. 3, p. 63-4).

Essa ‘malha’ programada serviu de apoio aos fluxos de capitais e migratórios, possibilitando a ocupação acelerada da região e consolidando a Amazônia “aos processos de expansão e circulação do grande capital” (FREITAS, 2004, pp. 150-1). A infraestrutura

instalada pelo governo brasileiro, com financiamento estrangeiro, contava com uma rede de hidrelétricas, criando as condições necessárias para que nessa região houvesse a instalação de grandes empreendimentos.

Nessa perspectiva, encontra-se em Picoli (2007) a confirmação de que a infra-estrutura necessária à consolidação do capital perpassava do campo da construção civil ao aparato jurídico de incentivos fiscais, perfazendo um “pacote”.

O autor revela que “o governo da ditadura buscava empréstimos estrangeiros para dotar a região de infra-estrutura, facilitando a penetração da seguinte forma: construção de rodovias, usinas hidrelétricas, aeroportos, redes de comunicação, entre outros” (PICOLI, 2007, p. 39). O autor comenta que às empresas, com interesse em realizar projetos na região, eram oferecidos benefícios fiscais, em apoio ao grande capital, deixando à margem os “‘sem-terra’ e os povos das florestas” (PICOLI, 2007, p. 39).

Na Amazônia, as investidas, que se intensificaram a partir da década de 1970, até hoje são, pela maior parte da população, interpretadas como portadoras de dias melhores aos que habitam nessas terras. Entretanto, de encontro às expectativas do povo dessa região, e através de incentivos fiscais e outros mecanismos jurídicos de favorecimento à entrada de investimento estrangeiro, a fúria capitalista tem feito da Amazônia um local de devastação.

Como foi possível observar-se, no contexto amazônico, o desenvolvimentismo apresentou-se, principalmente, através da elaboração e execução de grandes projetos. Do Acre ao Pará, os estados desse imenso território deram aporte a empreendimentos que visualizavam a região como terra a ser explorada. O Estado brasileiro, munido de forte apelo ideológico, acalentou a esperança de progresso aos amazônidas e imigrantes, e acolheu o grande capital.

Becker (1991) aponta que a modernização conservadora produziu o espaço homogeneizado, que facilitou a integração do território, porém ressalta que foi criado “um espaço fragmentado porque a apropriação do território e a alocação de recursos foi fortemente seletiva, resultando em conflitos que se constituíram em embriões de novas territorialidades” (BECKER, 1991, p. 47). A autora traz a ideia de que a crise da modernização conservadora instalada no final da década de 1970, traduz-se, ainda, em crise do/no território, e se manifesta em diferentes escalas: “no nível local, na luta pelo direito ao lugar; ao nível regional no conflito para a preservação de domínios (dos segmentos

capitalistas) e ao nível nacional na disputa pelo controle do mercado na semiperiferia” (BECKER, 1991, p. 48).

Costa (2013) esclarece que o significado de “embriões de novas territorialidades” advém, justamente, do conjunto desses conflitos e que eles foram resultado da “crise do Estado militar autoritário em todas as suas dimensões: econômica, financeira, institucional, política, cultural” (COSTA, 2013, p.176), onde os não beneficiados pelas estratégias apresentadas à época uniram-se em luta político-social, quando da democratização do país, a partir de 1980.

3.1 TUCURUÍ E AS DINÂMICAS SOCIOTERRITORIAIS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA

Localizado no sudeste do Estado do Pará, o município de Tucuruí, até a década de 1970, encontrava-se envolvido com atividades pesqueiras e de extração de castanha-do-brasil (*Bertholletia excelsa*). A era desenvolvimentista, no Brasil da ditadura militar, trouxe a essa região modificações socioteritoriais de profundas envergaduras, tanto na morfologia material, quanto na social.

Em Tucuruí, para aproveitar-se o potencial hídrico do rio Tocantins, construiu-se uma das maiores obras do governo federal, até hoje assim considerada. Trata-se da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, um empreendimento energético pertencente ao Programa Grande Carajás, que englobava projetos minero-metalúrgicos, além da expansão agropecuária.

Passado o “boom do progresso”, a cidade de Tucuruí herdou diversos problemas de ordem social, que o crescimento sem planejamento ocasionou. O Plano Diretor Participativo, de 2006, previu várias estratégias de desenvolvimento sustentável para o município, dentre elas, a qualificação e valorização dos espaços urbanos (TUCURUÍ, 2006b, art. 7º, VI).

Nesta terceira seção, após apresentar-se o processo de ocupação da Amazônia, e o contexto histórico-social e político de Tucuruí, mostrar-se-á o processo de elaboração do Plano Diretor e sua importância para que políticas públicas de acessibilidade efetivem-se nessa cidade.

3.2 TUCURUÍ NO CONTEXTO SOCIOECONÔMICO E POLÍTICO DO SUDESTE PARAENSE

Na região sudeste do Pará, sob a ideologia desenvolvimentista, o município de Tucuruí recebeu um dos maiores investimentos energéticos do Brasil, que foi a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Concebida no final da década de 1950, pelo governo federal, as obras da barragem tiveram início em 1976. Objetivava-se aproveitar o potencial energético do rio Tocantins e viabilizar empreendimentos minerários e agropecuários que foram idealizados pelo governo militar. Tinha-se por estratégia o desenvolvimento da Amazônia oriental (TUCURUÍ, 2006a).

A hidrelétrica de Tucuruí constituiu uma obra indispensável para a concretização do Programa Grande Carajás, que engloba projetos minero-metalúrgicos, como a Albrás-Alunorte (Barcarena-PA) e Alumar (São Luís-MA), além do complexo de ferro de Carajás (PA). Essa obra imprimiu “mudanças profundas na morfologia material e social” (LIMA, 2016, p. 272) dessa região, estando associada ao ritmo empreendedor do capital à época.

O município de Tucuruí possui uma área de 2.086km², sendo 15,5km² de área urbanizada, portanto, 99% do território do município é área ocupada pela zona rural. Na Terra Indígena Trocará, a 24 Km ao norte do município, nas imediações do limite com Baião, vivem os índios Assurinís, os primeiros habitantes da região onde hoje se localiza Tucuruí. Os índios Parakanãs e Gaviões também foram povos tradicionais da terra tucuruense (TUCURUÍ, 2006a).

Tucuruí surgiu em 1781, para atender interesses estratégicos e militares de controle do território, quando da construção do Forte da Fachina, na localidade de Pederneiras, às margens do rio Tocantins, objetivando a fiscalização da navegação no rio Tocantins, bem como para evitar o contrabando de ouro dos garimpos de Cuiabá e de Goiás. A Lei nº 661 de 1870 instituiu a Freguesia de São Pedro de Alcântara, na localidade de Pederneiras, município de Baião (TUCURUÍ, 2006a).

Em 1875, através da Lei nº 839, passou a se chamar São Pedro de Alcobaça. O nome Tucuruí (rio dos Gafanhotos ou rio das Formigas) foi dado pelo Decreto-Lei nº 4.505, em 1943. Tucuruí, antes pertencendo a Baião, foi emancipado em 1947 (TUCURUÍ, 2006a).

A construção da Estrada de Ferro Tocantins, autorizada em 1890, para transpor o trecho de cachoeiras do rio Tocantins, facilitando o escoamento da castanha até o município de Marabá, atraiu fluxos migratórios para a região e fez de Tucuruí ponto estratégico da região do baixo Tocantins. A Estrada de Ferro Tocantins foi extinta em 1974 (TUCURUÍ, 2006-a).

A Usina Hidrelétrica de Tucuruí gerou inúmeros impactos socioambientais que afetaram profundamente a organização territorial da região sudeste do Pará. O desrespeito às populações que habitavam a região e a insensatez no trato do meio ambiente marcaram instalação desse projeto. Dos municípios da área de influência da hidrelétrica, Tucuruí foi o que mais sofreu impactos, mas toda a região foi atingida, direta ou indiretamente.

Nesse ponto, Congílio (2015) expõe que o extrativismo e desenvolvimentismo na Amazônia “se retroalimentam com variações de produtos que têm as entranhas da terra ou as correntezas dos rios como origem [...]” (CONGÍLIO, 2015, p.5) e que a expansão do capital pode exterminar populações camponesas, ribeirinhas e indígenas, porque os seus territórios “são transformados em crateras para a mineração ou alagados pelas barragens que geram a energia necessária para os empreendimentos minerários” (CONGÍLIO, 2015, p.6).

Nesse contexto, Tucuruí, que era um núcleo ribeirinho, passa a atrair mão de obra para a construção da obra, o que provocou significativas mudanças na dinâmica sócio-espacial da cidade. À época também houve a migração de pequenos produtores rurais para a região da construção da hidrelétrica, o que levou a promoção de uma reforma agrária, com a implantação de projetos de assentamento, sob responsabilidade do órgão federal Grupo Executivo das Terras do Araguaia e Tocantins-GETAT, com o apoio das Centrais Elétricas do Norte do Brasil-ELETRONORTE, que se encarregaram de assentar as populações que seriam removidas da área a ser inundada pelo lago da usina hidrelétrica (TUCURUÍ, 2006).

Destaca-se que, em virtude da construção de rodovias e do aeroporto em Tucuruí, essa cidade tornou-se polo de serviços, com a instalação de hotéis, restaurantes, comércio variado, hospitais e rede bancária. Entre a década de 1970 a 1980, Tucuruí teve a área urbana duplicada. Porém, com a entrada em operação da hidrelétrica e comercialização da energia produzida, que se deu ao final da primeira fase de sua construção, em 1984, houve uma retração populacional, que impactou o comércio local. Em contrapartida, Tucuruí passa a ser

uma das maiores arrecadações tributárias do Estado do Pará, pois começou a receber os *royalties*, ou seja, a compensação financeira advinda da instalação da obra.

A cidade de Tucuruí, nos anos que se seguem ao início das obras da usina hidrelétrica, acomodou a criação de diversos bairros, e também a vila da Eletronorte, a 7 km de distância do centro urbano.

Entre 1985 e 2005, as áreas de invasão trouxeram à cidade a agregação de novos espaços, fazendo-a expandir e preencher ‘vazios’, alguns impróprios à ocupação urbana, por estarem localizados em áreas alagadas, degradadas ou insalubres. Essas precárias condições de sobrevivência humana encontram-se, desde então, em profunda contradição, quando confrontadas com o terreno destinado às habitações e equipamentos que atendem a barragem, demonstrando que a desproporcionalidade na qualidade de vida dos seus cidadãos torna o município de Tucuruí um exemplo importante, para demonstração de como o capital mitiga os princípios da isonomia e dignidade humana.

Picoli (2007, p.11) faz lembrar que “no processo de ocupação da região, verificamos a necessidade de o capital planejar e implantar cidades estrategicamente, sempre obedecendo aos locais de inserção dos grupos econômicos”. Essas cidades dariam suporte aos projetos, oferecendo a infra-estrutura necessária aos empreendimentos nacionais e estrangeiros. Em Tucuruí, a Vila Permanente da Eletronorte, estrategicamente concebida, atende ao exposto pelo autor. As diferenças entre esse local e a cidade, ou espaços periféricos (Km11), são percebidos e vivenciados pelos munícipes.

A vila da Eletronorte, criada para abrigar o contingente populacional necessário à execução da obra da usina hidrelétrica, possui administração própria e esteve por muito tempo social e espacialmente apartada da vida urbana de Tucuruí, embora considerada um bairro dessa cidade. Com o fim da construção da hidrelétrica, a vila da Eletronorte passou a ser habitada por pessoas sem vínculo com a obra.

Distante 7 km da cidade de Tucuruí, a vila da Eletronorte apresenta características e planejamento urbanístico que muito diferem das condições encontradas em Tucuruí. A vila possui um centro com equipamentos públicos, serviços e comércio variado. As moradias são bem construídas e contam com infraestrutura adequada à habitação com dignidade, com rede de esgoto, iluminação pública, coleta de lixo regular, transporte público de fácil acesso e pavimentação das ruas onde se localizam.

Em contrapartida, na cidade de Tucuruí, as condições de moradia, para a maior parte da população, são precárias, inexistindo até mesmo itens básicos como água encanada e sanitários no interior das residências. A rede de esgoto é restrita a poucas localizações, então as casas possuem fossas, o que gera a possível contaminação do solo e da água subterrânea, que é retirada de poços domésticos. Ainda mais grave é a situação das moradias que ficam à margem dos igarapés, em geral palafitas, em que a população residente deposita seu lixo e dejetos orgânicos diretamente nos leitos desses afluentes.

A falta de saneamento básico em Tucuruí reflete a situação em que vive a maior parte da população brasileira, e em especial o Estado do Pará. Pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE mostra que Tucuruí apresenta o baixo percentual de 15% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, e 12.4% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio) (BRASIL, 2017).

Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, apresentados em reportagem do jornal Diário do Pará, em 6 de julho de 2017, o Pará possui uma das piores condições de moradia do país, ficando somente atrás de Rondônia e Amapá. Segundo a reportagem, 75% dos paraenses vivem em condições precárias, com apenas 24,8% das residências urbanas estando adequadas à habitação (DIÁRIO DO PARÁ, 2017).

Sobre as vias de circulação no município de Tucuruí, destaca-se a BR-422 faz a ligação entre a cidade e a vila. O deslocamento entre elas é atendido por uma empresa de transporte público, além de veículos particulares, táxis, vans e moto táxis. Para a mobilidade interna na cidade, muitos moradores também dependem do transporte público, haja vista não possuírem veículos motorizados. A motocicleta é o modal mais utilizado pela população devido ao seu baixo custo de aquisição e manutenção.

As ruas do centro da cidade são estreitas e, com exceção das avenidas Sete de Setembro e Trinta e Um de Março, são de difícil locomoção porque apresentam considerável volume de tráfego, aliado à operação descarga de mercadorias, circulação de ciclistas e pedestres. Destaca-se que para os pedestres a situação é difícil porque o calçamento é irregular e composto de inúmeros degraus, o que leva as pessoas a transitarem no curso das ruas, fato que as tornam vulneráveis a atropelamentos por veículos automotores. Não raro, as calçadas são tomadas por vendedores ambulantes, depósitos de materiais de construção e

extensão de bares e restaurantes, que nelas dispõem mesas e cadeiras, impossibilitando o trânsito dos pedestres.

Sobre os aspectos institucionais, a estrutura administrativa de Tucuruí está regulada pela Lei Municipal nº 6.432/03, que a divide em dois níveis: o de supervisão e coordenação superior (Gabinetes do Prefeito e Vice-Prefeito, Procuradoria Jurídica e Controladoria) e o de execução setorial e de assessoramento (Secretarias Municipais) (TUCURUÍ, 2006a).

O planejamento das ações, dos investimentos, dos gastos e da arrecadação do município estão balizados na legislação, que tem fundamental importância no desenvolvimento da cidade. A Lei Orgânica Municipal e o plano diretor merecem destaque na organização municipal. Em 2002 foi promulgada a Lei Orgânica de Tucuruí, que em seu art. 66, §1º, II, dispõe que o plano diretor deverá ser aprovado por lei complementar.

A Lei Orgânica, em seus artigos 113 e 114, determina que no plano diretor deverá constar a apresentação de um diagnóstico aos problemas de desenvolvimento, as diretrizes para sua solução com as respectivas prioridades da administração para curto, médio e longo prazos. Prescreve a Lei que a política urbana a ser formulada e executada pelo Município terá como objetivo, no processo de definição de estratégias e diretrizes gerais, o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de sua população, respeitados os princípios constitucionais federais e estaduais (TUCURUÍ, 2002).

A política urbana, formulada pelo município de Tucuruí, e constante na Lei Orgânica, em seu artigo 114, tem como fundamentos: ordenar e controlar a utilização, ocupação e aproveitamento do solo do território do Município; atender às necessidades e carências básicas da população quanto às funções de trabalho, circulação, habitação, abastecimento, saúde, educação, lazer e cultura; descongestionar o centro urbano, através da promoção de subcentros de comércio e de serviços; integrar a ação governamental do Município com a dos órgãos e entidades federais, estaduais e, ainda, com a iniciativa particular; otimizar o aproveitamento dos recursos técnicos administrativos, financeiros e comunitários do Município; preservar o patrimônio ambiental e valorizar o patrimônio arquitetônico, artístico cultural e ambiental do Município, através da proteção ecológica, paisagística e cultural; promover a participação comunitária no processo de planejamento de desenvolvimento urbano municipal (TUCURUÍ, 2002).

A Lei Orgânica determina que o plano diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, e que na elaboração do plano diretor o município deverá considerar a totalidade de seus territórios em seus aspectos físicos, econômicos e sociais, incluindo necessária e expressamente: programa de expansão urbana; programa de uso do solo urbano; programa de dotação urbana – equipamentos urbanos e comunitários; instrumentos e suporte jurídico de ação do Poder Público através de normas de representação do ambiente natural; sistema de acompanhamento e controle; diretrizes para o saneamento; ordenamento do território, uso, ocupação e parcelamento do solo urbano; aprovação e controle das construções; preservação do meio ambiente natural e cultural; urbanização, regularização e titulação de áreas urbanas para a população carente; reserva de áreas urbanas para a implantação de projetos de interesses sociais; saneamento básico; o controle das construções e edificações na zona rural, no caso em que estiverem destinação urbana, especialmente para formação de centros e vilas rurais; participação de entidades comunitárias no planejamento e controle da execução de programas que lhes forem pertinentes (TUCURUÍ, 2002, art. 115).

Conforme estabelecido na Lei Orgânica de Tucuruí, em seu artigo 118, o Poder Público Municipal manterá órgão técnico permanente, para conduzir a elaboração do plano diretor e promover a implementação e acompanhamento de suas ações e institucionalização de um processo permanente de planejamento (TUCURUÍ, 2002).

Por força do artigo 119, a Lei Orgânica de Tucuruí impõe que o plano diretor terá devidamente adaptada às peculiaridades locais, as seguintes diretrizes essenciais: discriminar e delimitar áreas urbana e rural; designar as medidas de conservação ambiental; exigir, para aprovação de quaisquer projetos, incluídos os de mudança de uso do solo, alteração de índices de aproveitamento, parcelamento, remembramentos ou desmembramentos, prévia avaliação dos órgãos competentes do Poder Público; estabelecer a compensação ao proprietário de imóvel considerado pelo Poder Público como de interesse do patrimônio cultural, histórico, arqueológico, artístico ou paisagístico; definir os critérios para autorização de parcelamento, desmembramento ou remembramento do solo para fins urbano; definir os critérios para autorização de implantação de equipamentos urbanos e comunitários e definir sua forma de gestão; definir tipo de uso, percentual de ocupação e índice de aproveitamento dos terrenos nas diversas áreas; implantar a unificação das bases cadastrais do Município, de acordo com as normas estatísticas federais, de modo a obter um referencial para fixação de tributos e ordenação do Território (TUCURUÍ, 2002, art. 119).

A Lei Orgânica de Tucuruí não tratou com maior deferência a questão da mobilidade e acessibilidade urbanas. A referência ao assunto, de modo específico, consta apenas no artigo 171, que estabelece que “o Poder Público garantirá, a qualquer munícipe, acessibilidade a todas as dependências de atendimento ao público nos transportes rodoviários e hidroviários” (TUCURUÍ, 2002).

Em Tucuruí, a Lei Municipal nº 7.145, de 29 de dezembro de 2006, aprovou e instituiu o Plano Diretor Participativo, em consonância com o disposto na Constituição Federal da República (arts. 182 e 183) e no Estatuto da Cidade (art. 40). O próximo item dessa pesquisa tratará do processo de elaboração desse documento, haja vista que o estudo da acessibilidade no plano diretor de Tucuruí é um dos objetivos dessa pesquisa dissertativa.

3.3 A ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE TUCURUÍ

No contexto da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade, a regulamentação dos mecanismos necessários à implementação da política urbana, aos moldes do proposto, deve ser balizada por estratégia que aponte sua efetiva aplicação, e deve estar, ainda, expressa no plano diretor, instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, conforme dispõe o *caput* do artigo 40 do Estatuto da Cidade. O plano diretor, após sua elaboração, deve ser revisto, pelo menos, a cada dez anos, na literalidade do § 3º, do art. 40 do Estatuto da Cidade.

Ressalte-se que o município escolhe, regulamenta e aplica os instrumentos conforme a estratégia de desenvolvimento urbano desejada, que deve estar expressa no plano diretor.

Com inteligência, dispõe Dias (2012) trazendo a ideia da adaptação à realidade, no plano diretor:

O plano é instrumento de ordenação geral do território municipal, contendo metas, diretrizes, diretivas à atuação do Poder Executivo municipal. É instrumento flexível que requer constante adaptação de suas metas à realidade local. Não se pode olvidar que o controle sobre os atos e resultados de ações da Administração Pública para a consecução das metas dispostas no Plano é fase inerente ao processo de planejamento, o que permite averiguar se os métodos e técnicas adotados, os instrumentos jurídicos aplicados foram eficazes na realização dos interesses urbanísticos (DIAS, 2012, pp. 109-10).

Essa flexibilidade apontada por Dias (2012) faz com que os planos diretores apresentem diferenças uns dos outros, pois cada município reserva suas particularidades, como extensão do território, região em que se localizam, contingente populacional, fatores econômicos, entre outros fatores, pois, se não considerarem essas especificidades, estarão fadados a serem ineficientes e ilegítimos.

A presença da população nas etapas de elaboração e implementação do plano diretor é atributo indispensável para que esse expresse um pacto social, econômico e territorial, onde o respeito à dignidade humana e zelo com o meio ambiente configurem-se em mandamento a ser cumprido, pois políticas de gestão pública participativa legitimam o *modus operandi* da Administração, democratizando o aparelho estatal.

Nesse sentido, o direito à cidade, adequado ao paradigma do Estado Democrático de Direito e tacitamente reconhecido na Constituição de 1988, constitui-se em dois pilares: a participação da coletividade nas decisões do Município e o acesso à fruição dos bens e serviços oferecidos na cidade. Dessa forma, a política urbana deve ser objeto de planejamento e, a gestão orçamentária deve ocorrer de forma participativa.

Sendo importante documento, o plano diretor precisa ser concebido como um processo político de tomada de decisões sobre a gestão do território municipal, onde toda a sociedade possa participar. Seu objetivo deve contemplar o enfrentamento dos problemas do município, considerando a existência das enormes desigualdades sociais nas cidades brasileiras. Os orçamentos municipais e os investimentos públicos devem ser influenciados pelo plano diretor, e suas regras devem ser seguidas nos planos plurianuais, nos orçamentos anuais e nos demais programas, planos e projetos setoriais municipais.

Um dos princípios do plano diretor deve ser a função social da propriedade, apresentada na Constituição Federal e difundida em outras normas legais, e trata do limite dado ao seu possuidor em usufruí-la assegurando “o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento de atividades econômicas” (GOMES, 2006, p. 44)

A importância do cumprimento da função social da propriedade reflete-se no uso do solo urbano, modo mais justo e inclusivo. A função social da propriedade guarda intrínseca relação com a função social da cidade, como afirma Gomes (2006):

Certamente é a função social da cidade e o desenvolvimento sustentável que ajudam a revelar a função social da propriedade. É um tanto óbvio compreender que a formação do espaço habitável chamado cidade – até mesmo em sua dimensão social – se faz a partir do conjunto de propriedades existentes sobre o solo (GOMES, 2006, p. 42).

A partir de determinação legal, e com o propósito de efetivarem-se os princípios da função social da propriedade e o das funções sociais da cidade, o processo de elaboração do Plano Diretor de Tucuruí teve início em janeiro de 2005, quando ocorreram os primeiros contatos com a Universidade Federal do Pará-UFPA e com o Museu Emílio Goeldi, ambos de Belém (PA), que então respondiam pelo processo do plano diretor de Novo Repartimento. Ainda em janeiro de 2005, aconteceu a primeira reunião com parte da equipe de meio ambiente da Eletronorte, que forneceu um importante documento: o Termo de Referência do Projeto de Implantação da Usina de Reciclagem de Lixo para o Município de Tucuruí (NÚCLEO GESTOR, 2006).

A Prefeitura Municipal de Tucuruí, em fevereiro de 2005, estreitou os contatos com o Ministério das Cidades-MCidades e obteve uma vaga na Oficina de Capacitação, para Elaboração de Planos Diretores, realizada em Belém nos dias 2, 3 e 4 de março de 2005 (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Em meados de março 2005, reúnem-se o MCidades, a Eletronorte-ELN, a UFPA, o Museu Emílio Goeldi, a Caixa Econômica Federal-CEF, a Prefeitura Municipal de Tucuruí e Secretaria de Planejamento- PMT/SEPLAN, e fecham acordo com as seguintes atribuições: (i) PMT/SEPLAN ficaram responsáveis em articular os municípios do entorno do Lago Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no sentido de trabalharem uma proposta associativa; (ii) MCidades deveria disponibilizar 20% dos recursos necessários à implementação do plano diretor, conforme fórmula de cálculo do próprio MCidades; (iii) ELN complementaria os recursos; (iv) CEF forneceria subsídios para agilizar o processo de liberação dos recursos (NÚCLEO GESTOR, 2006).

No dia 23 de março de 2005, é composto o Núcleo Gestor Provisório do Plano Diretor Participativo, e prosseguem os trabalhos para o encaminhamento da 1ª Palestra Pública sobre o Plano Diretor Participativo de Tucuruí- PDP-TUC (NÚCLEO GESTOR, 2006).

A 1ª Palestra Pública ocorreu no dia 30 de março de 2005. O público-alvo foi composto pelas autoridades públicas das três esferas políticas, entidades e instituições civis e eclesásticas e seus representantes, movimentos sociais e personalidades de destaque na vida pública do município (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Objetivo da reunião foi sensibilizar a comunidade para a importância de que o plano deveria ser um documento pensado democraticamente e “isso significaria que as organizações da sociedade civil, formais ou informais, autônomas ou heterônomas, poderiam de fato inserir-se em formas participativas de planejamento [...]” (COSTA, 2013, p. 184). Esse envolvimento no processo de elaboração do plano diretor pode ser considerado “um tipo de prática capaz de modificar a consciência e suscitar ações que poderiam se constituir em formas de aproximação entre teoria e prática [...]” (COSTA, 2013, p. 183).

Após a 1ª Palestra Pública, o Núcleo Gestor do PDP-TUC assume as seguintes diretrizes: (i) coletar, analisar e sistematizar informações e materiais diversos de interesse do município e da microrregião; (ii) adotar o modelo de pesquisa IDF¹⁸; (iii) estreitar relações institucionais com a Confederação Nacional dos Municípios -CNM, até então única parceira a declarar-se disponível para subsidiar os trabalhos dos municípios envolvidos na proposta associativa (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Na primeira quinzena de abril de 2005, os seis Municípios da Microrregião de Tucuruí¹⁹ enviaram uma Carta Consulta com opção Associativa ao MCidades, visando recursos para financiamento das atividades de elaboração dos seus respectivos planos diretores (NÚCLEO GESTOR, 2006).

No início de maio de 2005, o Núcleo Gestor do Plano Diretor de Tucuruí, NGPDP-Tuc e Municípios do entorno do Lago da Usina Hidrelétrica de Tucuruí- UHE Tucuruí aprofundam articulação intermunicipal. Nesse mesmo período, reuniões do Conselho Gestor Participativo do Plano de Desenvolvimento Sustentável dos Municípios à Montante do Lago da UHE Tucuruí-CONGEP e do Plano de Inserção Regional da Usina Hidrelétrica de Tucuruí- PIRTUC começaram a se mostrar inócuas quanto à possibilidade de se decidir sobre

¹⁸ IDF (*inverse document frequency*) é uma medida estatística.

¹⁹ A microrregião de Tucuruí é uma das microrregiões do estado Pará pertencente à mesorregião Sudeste Paraense. Sua população foi estimada em 2016 pelo IBGE em 368.588 habitantes e está dividida em seis municípios: Breu Branco, Itupiranga, Jacundá, Nova Ipixuna, Novo Repartimento e Tucuruí. Possui uma área total de 32.916,684 km² ([www. wikipedia.org/Tucuruí](http://www.wikipedia.org/Tucuruí), acesso em 07.07.2017).

a utilização de recursos previamente alocados para a elaboração dos planos diretores municipais (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Acuado por dificuldades administrativas da PMT e pela inoperância do CONGEP/PIRTUC, o NGPDP-Tuc entra em recesso “branco”, no início de junho de 2005, marcado pela ausência de atividades públicas. Porém, o Núcleo Gestor é tomado por ações estratégicas de acumulação de informações e materiais indispensáveis às atividades que se seguiriam (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Na segunda quinzena de junho de 2005, o Consórcio dos Municípios Paraenses Alagados pelo Rio Tocantins- COMPART não tem mais dúvida quanto às dificuldades técnico-burocráticas impostas pela Eletronorte-ELN. Dessa feita, o NGPDP-Tuc apresentou a proposta mais viável da Confederação Nacional dos Municípios-CNM e, diante de injustificada rejeição por parte da ELN, contratou a citada Confederação para realização da 1ª Oficina de Capacitação do Plano Diretor de Tucuruí. No início de agosto de 2005, a CNM retornou a Tucuruí, e ganhou respaldo do Município.

Um plano de ação foi idealizado para que o processo de elaboração do Plano Diretor de Tucuruí ocorresse conforme um planejamento que contemplasse as atividades, prazos e custos do trabalho.

Em geral, o objetivo desses procedimentos é garantir que a elaboração do plano de ação seja realizada em “estrita observância às características locais e que haja, desde o início, o envolvimento dos atores locais, sejam técnicos do Município, sejam representantes da sociedade civil” (TUCURUÍ, 2005, p. 6).

A primeira etapa do processo de construção do plano diretor seria a da Elaboração de Metodologia, para as seguintes atividades: a formação do Núcleo Gestor; o Inventário Preliminar; a Oficina de Capacitação do Núcleo Gestor I; e, a Elaboração do Plano de Ação. As atividades aconteceriam através de programas de capacitação. O produto final comportaria as portarias nomeando os técnicos municipais que formaram a equipe local; o convênio versando sobre a contratação de equipe técnica externa; e o Plano de Ação. O prazo previsto foi de um mês para desenvolvimento das atividades, com um custo de R\$ 36.899,00 (trinta e seis mil e oitocentos e noventa e nove reais) (TUCURUÍ, 2005, p.6).

Na segunda etapa do processo de elaboração do plano diretor, ocorreria a Leitura da Cidade, com as seguintes atividades: Oficina de Capacitação do Núcleo Gestor II; reuniões; leitura comunitária; sistematização e análise dos dados técnicos; Audiências Públicas para apresentação da Leitura da Cidade. As atividades aconteceriam através de programas de capacitação, divulgações diversas, envolvimento da comunidade e levantamento e sistematização das informações. Como produto final obteve-se as atas das reuniões, o material de divulgação, os relatórios da Leitura da Cidade. O prazo previsto para o desenvolvimento das atividades foi de cinco meses, com um custo de R\$ 73.798,00 (setenta e três mil e setecentos e noventa e oito reais) (TUCURUÍ, 2005, p. 6).

A terceira etapa seria a da Seleção e Pactuação dos Temas Prioritários, destacando-se as atividades: Oficina do Núcleo Gestor III; reuniões temáticas, comunitárias e setoriais; - Audiências Públicas. As atividades aconteceram por meio de programas de capacitação e divulgação. Como produto final dessa etapa ter-se-iam as atas das reuniões, o material de divulgação das reuniões temáticas, comunitárias e setoriais, e o relatório contendo os temas prioritários. O prazo estimado foi de dois meses, para desenvolvimento das atividades, com um custo de R\$ 46.123,75 (quarenta e seis mil e cento e vinte e três reais e setenta e cinco centavos) (TUCURUÍ, 2005, p.6).

Por fim, a quarta etapa foi destinada à Elaboração do Projeto de Lei do Plano Diretor de Tucuruí. As atividades envolveriam: a elaboração da minuta do projeto de lei; a Conferência Municipal para aprovação do projeto de lei; a Criação do Conselho Municipal da Cidade; o encaminhamento do projeto ao Poder Legislativo. As atividades seriam realizadas através de programas, divulgação e envolvimento com a comunidade local. O Projeto de Lei do Plano Diretor Municipal Participativo seria o produto obtido. O prazo foi estimado em um mês, ao custo de R\$ 27.674,25 (vinte e sete mil e seiscentos e setenta e quatro reais e vinte e cinco centavos) (TUCURUÍ, 2005, p. 6).

O Quadro 2 e o Quadro 3 sistematizam o cronograma e as etapas da elaboração do Plano Diretor de Tucuruí, com seus prazos de execução, as atividades desenvolvidas, os produtos alcançados, e os seus respectivos custos.

Quadro 2. Cronograma das etapas e prazos do processo de elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí

ETAPAS	MESES								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
METODOLOGIA									
LEITURA DA CIDADE									
SELEÇÃO DE TEMAS PRIORITÁRIOS									
ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DA LEI									

Fonte: Arquivo do Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Tucuruí - NGPDP-TUC

Quadro 3. Etapas, programas, produtos, prazos e resumo da previsão orçamentária para a elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí.

Etapa	Atividade	Programas	Produtos	R\$
1	Elaboração de Metodologia (PA) - Formação do Núcleo Gestor; - Inventário preliminar; - Oficina de Capacitação do Núcleo Gestor I; - Elaboração do Plano de Ação	- Capacitação	- portaria nomeando os técnicos municipais que formarão a equipe local; - convênio versando sobre a contratação de equipe técnica externa; - Plano de Ação	36.899,00
2	Leitura da cidade - Oficina de Capacitação do Núcleo Gestor II; - Reuniões; - Leitura comunitária; - Sistematização e análise dos dados técnicos; - Audiências públicas para apresentação da leitura cidade.	- Capacitação - Divulgação - Envolvimento - Levantamento e sistematização	- Atas das reuniões; - Material de divulgação; - Relatórios da leitura da cidade (da divulgação, da comunidade, técnica e compartilhada);	73.798,00
3	Seleção e Pactuação dos Temas Prioritários - Oficina do Núcleo Gestor III; - Reuniões temáticas, comunitárias e setoriais; - Audiências públicas.	- Capacitação - Divulgação	- Atas das reuniões; - Material de divulgação das reuniões temáticas, comunitárias e setoriais; - Relatório contendo os temas prioritários.	46.123,75

4	Elaboração do Projeto de Lei- Elaboração da minuta do projeto de lei; - Conferência municipal para aprovação do projeto de lei. - Criação do Conselho Municipal da Cidade - Encaminhamento ao Legislativo	- Divulgação - Envolvimento	- Projeto de Lei do Plano Diretor Municipal Participativo.	27.674,25
---	--	------------------------------------	--	------------------

Fonte: Arquivo do Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Tucuruí - NGPDP-TUC

A Oficina de Capacitação, constante da primeira etapa, também conhecida como “oficina de trabalho”, foi realizada no período de 4 a 6 de agosto de 2005. Contou com a participação de 55 pessoas, entre técnicos municipais das Secretarias Municipais de Planejamento, Obras, Regularização Fundiária, Educação, Meio Ambiente e Ação Social e representantes da sociedade civil de vários órgãos e entidades de Tucuruí (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Essa atividade foi uma forma de planejamento local, mediante o compartilhamento de ideias, com representantes dos diversos segmentos sociais. Teve como objetivo conhecer as peculiaridades e dinâmicas locais, além promover o diálogo entre os atores locais sobre o processo de elaboração do Plano Diretor (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Com duração de 20 horas, a programação contou com: a sensibilização sobre Estatuto da Cidade e Plano Diretor Participativo; o conhecimento preliminar da realidade local; a sistematização de informações necessárias ao plano de ação; e, a formação do núcleo gestor local (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Os participantes foram divididos em cinco grupos de trabalho ou áreas de conhecimento, ficando cada grupo com um assunto distinto, a saber: desenvolvimento econômico, desenvolvimento social, uso e ocupação do solo, meio ambiente e gestão pública (TUCURUÍ, 2005). Os temas discutidos pelos grupos, na Oficina de Capacitação, estão pormenorizadas no Quadro 4, abaixo transcrito.

Quadro 4: Temas discutidos na Oficina de Capacitação

Área de conhecimento	A Cidade que temos: temas discutidos na oficina		
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	Setor primário	Setor secundário	Setor terciário
	- Agricultura familiar; - Pecuária de corte e leite; - Pesca comercial; - Infra-estrutura precária (energia, estrada, armazenamento, verticalização); - Deficiência de crédito; - Organização deficitária; - Baixo índice tecnológico; - Assistência técnica deficitária.	- Indústria madeireira; - Cerâmica; - Moveleira; - Laticínio; - Micro-empresas; - Ecoturismo; - Infra-estrutura deficitária; - Falta de incentivos; - Subaproveitamento da matéria-prima; - Informalidade; - Falta de Distrito Industrial.	- Comércio e serviço; - Poucos incentivos; - Elevado grau de informalidade; - Baixo índice de capacitação profissional. - Banco do Cidadão, crédito até R\$ 10 000,00 a juros baixo com acompanhamento e estudo do mercado.,
DESENVOLVIMENTO SOCIAL	Parceiros do Núcleo	Potencialidades	Dificuldades
	- Associações dos bairros; - Associações religiosas; - Associação de deficientes (10% da população PNE); - Empresas de Grande Porte (Eletronorte); - Conselhos Municipais; - Associação Comercial e Industrial de Tucuruí (ACIT); - Exército Brasileiro; - Polícia Militar; - Associações Profissionais e Sindicais; - Cooperativas; - Bancos Públicos; - Clubes Filantrópicos; - Ministério Público.	- Extração Mineral, Vegetal, Animal; - Ecoturismo; - Agropastoril; - Setor Terciário (comércio e serviços); - Biodiversidade; - Indústria madeireira (moveleira); - Cooperativa de laticínio; - Indústria elétrica; - Diversidade de recursos humanos (miscigenação cultural); - Existência de Conselhos Escolares;	- Sub-aproveitamento ou não aproveitamento das potencialidades. - Ausência de um Projeto Político-Pedagógico; - Necessidade de Unificação das Políticas Educacionais; - Qualidade precária do ensino; - Concentração de recursos em políticas que pouco beneficia a comunidade ou incentiva a cultura do Município. - Necessidade de planejamento educacional; - Não existe no Município o Conselho Municipal de Educação - Não acontece a participação efetiva nos fóruns e Conferências de Educação e Saúde; - Escassez de informações do que está sendo realizado nos programas.

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	USO DO SOLO - ÁREA URBANA - Expansão da malha urbana (intensificação da ocupação); - Ocupação de áreas irregulares; - Ocupação em áreas de risco (inundações); - Vazios urbanos; - Segregação residencial; - Concentração de tráfego urbano; - Áreas de utilidade pública; - Núcleo de Formação Histórica; - Áreas Industrial e Comercial; - Praças pouco arborizadas, resultantes de desocupação de lotes, desconforto térmico.	USO DO SOLO - ÁREA RURAL - Assentamentos de agricultura familiar; - Reservas: indígena e extrativista; - Agropecuária extensiva; - Atividade madeireira; - Comunidades de pequenos produtores; - Atividade pesqueira no lago UHT; - Agricultura de subsistência nas ilhas e assentamentos; - Facilidade de acesso a recursos hídricos; - Diversidade sócio-ambiental; - Área de influência do Município: Baião; - 2000 famílias assentadas; - 1997 erradicação da febre aftosa. - Projetos de assentamentos; - Limite Km 18/Igarapé: áreas de fazenda; - Relações sócio-econômicas com a cidade de Tucuruí, áreas de influência: assentamentos, reservas e comunidades, quilombolas (atividade extrativista)	DIFICULDADES - Necessidade de melhoria da infraestrutura (transporte, saúde, educação); - Dificuldades de comercialização e armazenamento da produção; - Escassez incentivos à pequena produção e de assistência técnica qualificada; - Dificuldade fiscalização e segurança; - Conflitos de interesses pela terra. - Tucuruí e Baião: conflito territorial
MEIO AMBIENTE	Problemas ambientais	Potencialidades	Dificuldades
	Poluição das águas - águas poluídas do rio Tocantins, Lago da UHE, Igarapés, áreas de nascentes; - Fontes poluidoras: esgoto doméstico, comercial e industrial com lançamento direto e indireto de dejetos. - Ausência de mata ciliar, provocando o assoreamento (Lago e Igarapés); - Resíduos sólidos lançados nos mananciais; - "Emparedamento" dos Igarapés. Poluição do solo - destinação inadequada dos resíduos sólidos; - técnicas inadequadas de manejo do solo (queimadas, pastagens sem sustentabilidade etc); - resíduos de construção civil; - extração mineral irregular (areia, argila e pedras) Poluição do ar - Atividades carvoeiras; queimadas; poluição CCM; descarga dos veículos. Poluição sonora - Propagandas (carros de som, lojas) - festas em casas noturnas e praças públicas; Poluição visual - Faixas, placas luminosas e outdoors.	Biodiversidade - RDS (Reserva de Desenvolvimento Sustentável) da Região do Caraipé; - APA (Área de Proteção Ambiental) do Lago UHE; - Reserva Trocará (Área dos Assurini). -	- Inexistência quase total de fontes de dados oficiais sobre as questões ambientais no município; - Falta de manejo das unidades de conservação. - Necessidade de criação de novas unidades de conservação; - Falta de cumprimento das leis existentes; - Desmatamento (pastagens, madeiras, carvoarias). - Pesca predatória. - Necessidade de revisão da Lei Ambiental Municipal. - Falta de cumprimento das leis existentes; - Falta de estrutura para fiscalização.

GESTÃO PÚBLICA	Órgãos	Pontencialidades	Dificuldades
	<u>Federal</u> - INSS; IBAMA; SINE; MTE (Delegacia); INCRA; Receita Federal; Justiça Eleitoral; Justiça do Trabalho; P. Exército; UFPA; CEFET. ELETRONORTE?? <u>Estadual</u> - Polícia Militar; SEFA (Delegacia); Defensoria Pública; Poder Judiciário (1 e 2 Vara); 16 URE; Hospital Regional; UEPA; Hemopa; Jucepa; Delegacia Civil; Detran; SUSIPE; Emater; ADEPARÁ. <u>Órgão de Classe</u> - CREA; OAB.	- Recursos humanos; - Visão de planejamento; - Estrutura Administrativa Legal; - Facilitadores da Participação; - Relacionamento Institucional; - Descentralização Administrativa; - Planejamento participativo - Secretaria de Regularização Fundiária. - Secretaria de Meio Ambiente - Lei orgânica do município	- Falta de filosofia objetiva de governo; - Sub-utilização arrecadatória (instrumento de arrecadação); - Falta de articulação das Secretarias; - Desestruturação do Controle Interno; - Superdimensionamento da Estrutura Administrativa; - Modelo de Administração Arcaico; - Baixa capacitação profissional; - Desestruturação dos conselhos; - Falta de publicidade dos Atos administrativos. - Escassez de dados para planejamento

Fonte: Arquivo do Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Tucuruí - NGPDP-TUC

A partir das temáticas discutidas pelos grupos de trabalho, na Oficina de Capacitação, surgiram as propostas para serem posteriormente analisadas pelo Poder Público juntamente com a sociedade. O Quadro 5 apresenta o rol dessas propostas.

Quadro 5: Propostas advindas da Oficina de Capacitação

Área de conhecimento	Propostas
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	Setor primário - Infra-estrutura realizada; - Organização eficiente dos produtores; - Acesso à tecnologia; - Assistência técnica presente e eficiente; - Disponibilidade de crédito; - Cursos de Agrotécnica e Agropecuária (número elevado de agricultores rurais oriundos de outras áreas do país, com experiências do sul e semi-árido); - Cursos para profissionalizar os jovens da área rural; - Política Educacional na zona rural e urbana com acesso ao emprego; - Implementação dos circuitos produtivos; - Incentivar a fruticultura tropical; Setor secundário - Implantação de infra-estrutura adequada; - Implantação de política industrial; - Implantar tecnologia para permitir melhor aproveitamento da matéria - Implementação de políticas de aproveitamento da madeira (evitar o desperdício e aumentar emprego); - Preocupação na execução dos programas (verticalização da produção); - Política de incentivo ao turismo, melhoria da infra-estrutura básica, da infra-estrutura hoteleira e marketing turístico. - Planejamento turístico ordenado - Capacitação profissional dos jovens objetivando uma qualificação adequada as necessidades das indústrias; - Produção e qualificação para o jovem exercer a atividade a qual foi treinado. Setor terciário

	- Realização de cursos de capacitação profissional; - Disponibilizar financiamento; - Criação de mecanismos para equacionar a relação mercado formal e informal - Incentivar a economia de base familiar (popular), como alternativa de sobrevivência da população pobre (incentivar as pessoas que querem ser empreendedores). - Política de linha de crédito para o microempresário ou para o mercado informal - Criar mecanismo de impedir que grandes empresários coloquem seus produtos na rua – subempregos e vendas de espaço. - Considerar que a informalidade não se resume à ótica tributária. - Necessidade de interação dos diferentes setores, mas investir no setor com maior potencial; - Considerar a dinâmica da economia. - Incentivar a Feira do Produtor Rural.
DESENVOLVIMENTO SOCIAL	Educação - Valorização profissional; - Criação do Projeto Estratégico das Secretarias. - Criação do Plano Municipal de Educação: metas do que implantar, como implantar do pré-escolar ao Superior, discussão com a comunidade, quais os parceiros Projeção de Futuro. O campo profissional norteia os Planos Pedagógicos. Objetivando a unificação das Políticas Educacionais; - Integrar os Planos Educacionais Estadual e Municipal; - Criação do Conselho Municipal de Educação; - Levantamento das crianças que estão fora das escolas; - Educação para o trânsito no currículo escolar; - Levantamento das vocações dos alunos; - Divulgação das atividades dos programas. - Incentivar a participação nos fóruns e conselhos. Saúde - Saneamento básico; - Ampliação dos Programas de Ações Preventivas; - Estabelecer convênios para ampliar os serviços oferecidos a comunidade; - Construção, equipamentos e recursos humanos de um hospital municipal; Assistência Social - Abrigo para adolescentes em condição de risco; - Construção da Casa do Idoso; - Desenvolvimento de ações que gerem emprego e renda; - Criação de fóruns; - Implementação dos SUAS (Sistema Único de Assistência Social).; - Incentivo a auto-estima da população local. Cultura e Desporto - Criação de Centro Cultural, teatro, oficinas; - Quadras cobertas polivalentes por bairro para prática de esportes e apresentações culturais; - Planejamento e programas de desenvolvimento para o ecoturismo; - Criação de programas de incentivo à diversidade cultural, na tentativa de conter a padronização e exclusão cultural. - Criação de atividades poliesportivas e culturais para a população juvenil. - Incentivo aos grupos de teatro e de dança Habitação - Programas de habitação com a obrigação da inserção de assistente social. - Criação de alternativas para o déficit habitacional latente do Município. - Implementação de programas para melhoria dos assentamentos precários
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	- Definição das Áreas de Interesse Social; - Definição das áreas periféricas; - Criação de viveiros comunitários; - Elaborar Plano de Ordenamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano; - Dotar de infra-estrutura as áreas urbana e rural; - Definição de Plano Geral de Saneamento Urbano; - Definição de novas centralidades; - Ordenamento das áreas de comércio; - Considerar os estudos e análises da especulação imobiliária, do fluxo migratório e da dinâmica econômica da cidade; - Revitalização e construção de novas praças que considerem a arborização, o convívio social, os espaços de vivência, as práticas lúdica e religiosas e a cultura local. - Participação popular na elaboração dos projetos das praças; - Lançar campanha de participação na arborização da área urbana (não arrancar as árvores, não podá-las em excesso etc)

	- Criação de novas vias de acesso facilitado; - Abertura e conservação das vias de acesso rural; - Acesso a novas tecnologias de produção agrícola; - Construção da Feira do Produtor; - Incentivar o cooperativismo rural; - Política para conter o desmatamento; - Incentivo ao reflorestamento das áreas rurais degradadas
MEIO AMBIENTE	- Implantação de uma usina de tratamento e disposição de resíduos sólidos; - Implantação de um sistema de coleta e tratamento de esgoto; - Recuperação das nascentes e margens dos rios e igarapés através de reflorestamento; - Implantação de um sistema de Educação Ambiental permanente (formal e informal); - Fortalecer o órgão ambiental municipal para o pleno exercício de sua competência (capacitação, infraestrutura, pessoal) e integração com os demais órgãos ambientais; - Implantação de Unidade de Conservação no município (zona urbana e rural). - Incentivar a Educação Ambiental. - Projeto de Recuperação do Igarapé Santos (MMA); - Formação do Conselho Gestor da Reserva Agaraipé; - Definição da prioridade: água ou esgoto; - Envolver o empresários através do "marketing" de responsabilidade solcial; - Elaboração de Projeto de Meio Ambiente envolvendo a iniciativa privada; - Recuperação de áreas ambientais
GESTÃO PÚBLICA	- Elevar a capacidade arrecadatória (criar/otimizar instrumentos tributários); - Modernização tecnológica (melhoria do aparato de informática e cadastro técnico multifinalitário); - Programa de qualificação profissional permanente; - Gestão participativa (diálogo permanente com a sociedade civil organizada, publicidade dos atos administrativos, planejamento participativo) - Plano de Desenvolvimento Sustentável de Tucuruí e Microrregião; - Mapeamento das vocações municipais; - Programa de Desenvolvimento de Infra-estrutura; - Prospecção de Recursos Externos; - Destinação de Recursos Próprios; - Mosaico de Competências da Microrregião; - Interação com o Plano de Desenvolvimento Sustentável da Microrregião do Entorno da UHE de Tucuruí e o Plano de Inserção Regional da UHE Tucuruí (PDST/PIRTUC); - Necessidade de Programas Municipais (corresponda as necessidades locais).; - Realização de Censos municipais devido a dificuldade na confiabilidade dos dados federais). - Preservação das seis ações do Grupo Ambiente para estender os resultados além da questão ambiental. - Estudar o alcance social das propostas de grande projetos.

Fonte: Arquivo do Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Tucuruí - NGPDP-TUC

Resumidamente, os resultados da Oficina de Capacitação foram: (i) o diálogo entre a assessoria técnica, a equipe técnica local e instâncias de representação social e popular existentes no Município; (ii) a democratização das informações referentes à realidade urbana e rural, bem como as ações existentes no âmbito municipal, estadual e federal; (iii) a legitimação da construção do processo do plano diretor participativo, mediante o comprometimento de todos os participantes (NÚCLEO GESTOR, 2006).

A partir desse momento, Tucuruí fixa data para Lançamento Público da Campanha da Elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí – PDP-Tuc. No final do mesmo mês, ocorreram palestras para mais de 2.500 pessoas, que preparam lançamento do PDP-Tuc.

Em 16 de setembro de 2005, em Tucuruí, cerca de cinco mil pessoas prestigiaram o lançamento do Plano Diretor Participativo de Tucuruí. O evento ocorreu nas “Escadarias” da Avenida Santo Antônio, no período noturno. O evento ganhou mídia regional e nacional.

Figura1. Mesa de honra e público presente no lançamento do Plano Diretor Participativo de Tucuruí- PA



Fonte: Arquivo do Núcleo Gestor PDP

O ato anunciou os temas essenciais a serem investigados para o planejamento territorial do município: (i) áreas de risco para a ocupação urbana; (ii) áreas para preservação cultural; (iii) estrutura fundiária; (iv) evolução histórica da cidade e território; (v) inserção regional do município; (vi) indicadores de mobilidade e circulação; (vii) infra-estrutura urbana; (viii) caracterização e distribuição da população e seus movimentos; (ix) uso e ocupação do solo rural e urbano; (x) rede de equipamentos; (xi) meio físico: geomorfologia e geotecnia, rede hídrica, cobertura vegetal (NÚCLEO GESTOR, 2006).

O grupo de temas, que perpassariam pelo processo de discussão nas oficinas, formulação e pactuação de propostas e culminando na elaboração do Plano Diretor de Tucuruí, envolveu uma multiplicidade de elementos de diferentes naturezas, como por exemplo: as de razões subjetivas; as de referenciais teórico-conceituais; as que acomodassem experiências mínimas de pesquisa local/regional; e as que comportassem posicionamentos político-ideológicos (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Os elementos que continham as razões subjetivas forneceria as condições afetivo-emocionais; as vivências e solidariedades orgânicas; utopias e paixões da população do município. Os referenciais teórico-conceituais a serem utilizados seriam os que dispusessem

sobre o processo de urbanização na Amazônia e organização interna das cidades; o planejamento e gestão urbana e regional; os movimentos sociais e a participação popular; as políticas urbanas estatais e não-estatais. As experiências mínimas de pesquisa local/regional adquiridas também viriam a ser fonte a subsidiar a construção do plano diretor de Tucuruí. Por fim, também seriam consideradas as razões que comportassem posicionamentos político-ideológicos (NÚCLEO GESTOR, 2006).

A leitura comunitária da realidade urbana de Tucuruí deu-se através da setorização da cidade, a fim de realizarem-se as oficinas urbanas de diagnóstico rápido participativo, demonstrada no Quadro 6, a seguir:

Quadro 6. Setorização da cidade de Tucuruí, para fins de realização de oficinas durante a elaboração do Plano Diretor de 2006

SETOR	COMPOSIÇÃO (BAIRROS)	SETOR	COMPOSIÇÃO (BAIRROS)
01	Terra Prometida, Jardim Alvorada e Bom Jesus.	10	Liberdade, São Francisco e Comunidade Deus por Nós
02	Getat e Cataxo	11	Cohab Central
03	Alto Alegre e Beira Rio	12	Jardim Mariliuce, Ocup. Navegantão e Jardim de Deus
04	Jardim Paraíso, Mangal e Comunidade Castanheira.	13	Palmares
05	Jaqueira, Tozzeti e Padre Henrique.	14	Paravoá e Ocupação Passarinho
06	Santa Isabel	15	Bela Vista e Santa Mônica
07	Colinas e Matinha	16	Jardim Colorado, Serra Azul e Nova Tucuruí
08	Pimental e Cohab de Baixo	17	Vila Tocantins, Nova Conquista e Vila Rural
09	São Sebastião e Vila Pioneira		

Fonte: Arquivo do Núcleo Gestor de PDP – Tucuruí

A realização das oficinas comunitárias urbanas foi programada por um calendário que especificava o número do setor, a composição territorial do setor, o moderador, os apoiadores e mobilizadores, além da data/horário/local, conforme a amostra idealizada no Quadro 7, abaixo:

Quadro 7. Amostra do calendário das oficinas comunitárias

SETOR	COMPOSIÇÃO DO SETOR	MODERADOR	APOIADORES E MOBILIZADORES	DATA	HORÁRIO	LOCAL
01	Terra Prometida, Jardim Alvorada e Bom Jesus	NÚCLEO GESTOR	Ailton, Júlio, Dilma e Efigênia	11/03/2006 Sábado	17:00	Escola Fernando Guilhom
02	Getat e Cataxo	NÚCLEO GESTOR	Baião, Marizeti e Catita	16/03/2006 Quinta	18:00	Salão Comunitário
03	Alto Alegre e Beira Rio	NÚCLEO GESTOR	Tabara	26/03/2006 Domingo	09:00	Escola Maria Fernandes

Fonte: Arquivo do Núcleo Gestor de PDP – Tucuruí (adaptado)

Com a estratégia de participação popular e elaboração compartilhada, optou-se pela escolha do método de Diagnóstico Rápido Participativo-DRP, através da aplicação de questionário orientador, com a finalidade de obtenção de resultados para avançar-se na elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí (NÚCLEO GESTOR, 2006).

Esta atividade permitiu dispor-se de um conhecimento e identificação dos problemas e dos pontos positivos que ajudaram a priorizar os eixos temáticos. Essa forma de elaboração dos diagnósticos de planejamento participativo está orientada pela urgência de respostas, caracterizando-se, assim, em procedimentos rápidos (NÚCLEO GESTOR, 2006).

O método de Diagnóstico Rápido e Participativo – DRP privilegiou os dados qualitativos obtidos diretamente dos agentes do sistema, durante as oficinas comunitárias, de maneira rápida e a baixo custo (NÚCLEO GESTOR, 2006).

O método de DRP foi desenvolvido como processo de mobilização social, e cada etapa que se seguiu implicou num intenso envolvimento do público alvo desde a sua concepção até a sua conclusão.

Como produto das oficinas comunitárias de DRP, alguns diagnósticos específicos foram obtidos, a partir das respostas às perguntas apresentadas. As questões básicas discutidas nas oficinas comunitárias urbanas foram: 1) Quais as melhores coisas do seu bairro ou setor? 2) Quais os principais problemas (coisas que incomodam) no seu bairro ou setor? 3) O que você gostaria de ver preservado/conservado/mantido no seu bairro ou setor? 4) Quais as cinco principais oportunidades de emprego em Tucuruí? 5) Você depende de outros bairros ou do centro da cidade para alguma atividade (escola, trabalho, saúde, compras, lazer)? Nome do bairro e Atividade; 6) Que sugestões você daria para melhorar a sua comunidade? 7) Que sugestões você daria para melhorar o município de Tucuruí? (NÚCLEO GESTOR, 2006)

As respostas geraram um índice de ocorrências situacionais e formação de eixos temáticos, conforme se mostra no quadro 8, que traz os principais problemas apontados nas oficinas:

Quadro 8. Principais Problemas apontados nas oficinas de DRP

EIXOS TEMÁTICOS - PRINCIPAIS PROBLEMAS
1-Baixa cobertura e qualidade do serviço de saúde: dimensões de inexistência, inadequação e insuficiência de equipamentos e serviços na área de Saúde.
2-Insuficiente cobertura da infra-estrutura de Saneamento: aspectos vinculados ao manejo de resíduos sólidos, esgoto sanitário, a drenagem de águas fluviais e pluviais e o sistema de abastecimento de água potável.
3-Meio Ambiente: o uso inadequado das margens dos cursos d'água relacionando os processos de ocupação com fins de moradia, desmatamento, poluição por resíduos sólidos e líquidos, poluição sonora.
4-Infra-estrutura de trânsito e mobilidade urbana: a precariedade da infra-estrutura e qualidade da prestação de serviços (pavimentação asfáltica).
5-Infra-estrutura de equipamentos urbanos: a baixa cobertura da infra-estrutura de equipamentos urbanos relacionados às edificações públicas e espaços públicos de uso coletivo (posto e saúde, praça, quadra de esporte).

6-Baixa cobertura e qualidade do Serviço de Educação: as dimensões de inexistência, inadequação e insuficiência de equipamentos e serviços na área de educação.
7-Prestação de Serviços Públicos: a baixa qualidade e cobertura da prestação de serviços públicos tais como: iluminação pública, limpeza pública, telefonia pública, correios e transporte coletivo e individual.
8-Ocorrência de Violência Sexual Infanto-Juvenil: os aspectos vinculados a criança e adolescentes relacionados aos casos de: assédio sexual, abuso sexual, atos libidinosos de conjunção carnal e estupro.
9-Questões Fundiárias e Habitacionais: as questões vinculadas a ineficácia dos processos de regularização fundiária e expansão habitacional relacionados a especulação imobiliária (edificações e lotes), déficit habitacional e ocupação de áreas impróprias para habitação.
10-Insegurança Pública

Fonte: PMT/SEPLAN, Arquivo do Núcleo Gestor do PDP. Relatório parcial das oficinas urbanas DRP da leitura comunitária de Tucuruí, Março-Abril de 2006 (adaptado). Legendas: *oficinas DRP não-realizada no respectivo setor; **setor incorporado ao setor 11, para fins de realização da oficina DPR.

Os problemas apontados nas oficinas comunitárias são recorrentes nas cidades e ilustram a realidade no Brasil. A baixa assistência do serviço de saúde, ou mesmo a sua inexistência, aliada à falta de saneamento básico e de condições degradantes de moradia, geram uma população desassistida e portadora de doenças que poderiam ter sido evitadas, caso a gestão pública e comunidade local se mobilizassem para, juntas, combaterem ou minimizarem as suas causas.

Também foram percebidos como problemas, a baixa qualidade na educação e a insuficiência de equipamentos públicos na rede de ensino. A violência urbana e a insegurança pública foram apontadas como problemas na cidade de Tucuruí.

Quanto ao quesito mobilidade, pode-se observar que existiu uma desinformação ou ingênua percepção sobre a importância da temática, durante os debates nas oficinas, ao se propor como problema apenas a precariedade da infra-estrutura e qualidade da prestação de serviços (pavimentação asfáltica).

Nogueira (2010) critica a forma de participação popular na elaboração do Plano Diretor de Tucuruí, pois para a autora:

[...] a construção do PDT denominado de “participativo”, acabou expressando uma participação não qualificada, já que muitos dos sujeitos envolvidos não possuíam amplo entendimento do que estavam construindo e tão pouco poder de decisão final. Indicando, que os sujeitos sociais foram mais ouvintes do que participes de propostas coletivas para a sociedade, quando da elaboração das diretrizes do plano diretor. De acordo com os líderes comunitários sua participação nas reuniões e assembleias, restringia-se mais a escutar, do que construir propostas para amenizar os problemas da sociedade. Na verdade o que ocorre é que a participação social na gestão pública não tem sido qualificada, considerando que os sujeitos envolvidos não possuem esclarecimentos daquilo que está sendo discutido e não têm poder na tomada de decisão. A participação tem sido mais enquanto um referendo, uma revalidação daquilo que já foi decidido, daquilo que vai ser. Sobre o assunto um líder comunitário informa: “Nós somos convidados apenas para constar, quase não falamos e eles chegam dizendo que as coisas já estão sobre controle temos que escutar e depois compreender o que estão falando. Quase não entendo o que falam e são rapidamente nas reuniões e quando começo a falar dos problemas do meu bairro dizem que o tempo já acabou [...]”. (informação verbal, entrevista concedida em 19 nov. 2009) (NOGUEIRA, 2010, pp. 107-08).

Prossegue Nogueira (2010) dizendo que:

Segundo informações coletadas no Núcleo Gestor, o processo de elaboração do PDT não foi tão didático e pedagógico como deveria. Houve maior preocupação em cumprir o cronograma e o prazo, ao invés de se buscar envolvimento dos sujeitos sociais nos assuntos relevantes, como a segregação socioespacial e habitação, além da delegação de poder de debates e decisão. A decisão final dos conteúdos ficou com o corpo tecnocrata da empresa de consultoria, corpo técnico da Prefeitura e com o próprio Núcleo Gestor (NOGUEIRA, 2010, pp. 109).

Sobre a acessibilidade, buscou-se saber se ocorreram debates para diagnosticar a real situação na cidade e proporcionar-se que a demanda constituísse prioridade presente no plano diretor. A esse respeito, informou-se que acessibilidade no município de Tucuruí foi tratada em três reuniões específicas. Não se têm registros escritos, mas obteve-se uma entrevista com um dos membros do Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Tucuruí, que relatou:

Ocorreu a primeira com todas associações de portadores de deficiências à época, junto com a equipe técnica. Essa foi reunião pedagógica e de sensibilização. Na segunda reunião uma associação já apresentou aquele relatório de acessibilidade que você possui. Terceira reunião foi de consolidação das propostas. Mas, as lideranças participaram de várias outras reuniões. Eu cumpria a função de técnico mediador destas reuniões, não fazia necessariamente o registro delas. Tudo que eu tenho foi aquilo que passei pra você (entrevista no dia 07.07.2017).

O entrevistado refere-se a um relatório de acessibilidade. Esse documento foi produzido por uma entidade composta por pessoas com deficiência, instituída em Tucuruí, a Associação Carajás de Portadores de Deficiência.

Fundada em 2001, a Associação Carajás é uma sociedade civil, sem fins econômicos, beneficente e que tem como finalidade promover o bem estar e a inclusão social das pessoas com deficiência, através de atividades nas áreas da educação, saúde, profissionalizante, desportiva e sociocultural. Sua sede está localizada na rua Icoaraci, nº 19, no bairro São Francisco, em Tucuruí (PA).

Atendendo à solicitação da coordenação do Núcleo Gestor da elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuruí, a Diretoria da Associação Carajás de Portadores de Deficiência, se reuniu no dia 23 de março de 2006, às 16 horas, em sua sede, para organizar os trabalhos que dariam origem ao relatório de acessibilidade em Tucuruí. Foram indicados os Srs. Marconi de Araújo, José Eudes Reis de Andrade, Miguel Domingos de Farias Trindade e Wurener Jak Ferreira Ferro para efetuarem um estudo sobre (in)acessibilidade nas vias públicas, prédios públicos e particulares, logradouros, feiras e outros. Os associados indicados iniciaram as atividades no dia 25 de março de 2006 (NÚCLEO GESTOR, 2006).

3.4 A PRODUÇÃO DO RELATÓRIO SOBRE ACESSIBILIDADE, DA ASSOCIAÇÃO CARAJÁS PARA PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA.

A equipe formada pelos componentes da Associação Carajás para Pessoas Portadoras de Deficiência, que se dispôs a fazer a pesquisa sobre acessibilidade em Tucuruí, era composta por pessoas com deficiência, porém que não tinham conhecimento técnico sobre o assunto, bem como não tiveram apoio institucional para executar o trabalho.

O relatório não possui referencial teórico, nem se baseou na legislação vigente à época, apenas sendo citada a “ABNT” algumas vezes. O documento foi construído a partir da vivência dos seus autores, como indivíduos que moravam em Tucuruí e percebiam o espaço a partir de suas dificuldades individuais.

As visitas se deram em locais variados como postos de saúde, hospitais, escolas, Prefeitura Municipal, Câmara Municipal, Ginásio Poliesportivo, Porto Fluvial, Mercado e

Feira municipais, vias públicas e praças. Também se observou a acessibilidade no transporte público.

No relatório, a equipe da Associação Carajás descreve a situação das instituições de saúde, quanto à acessibilidade. Importante comentar que em 2006, segundo o Documento Técnico do Plano Diretor de Tucuruí (TUCURUÍ, 2006), o município de Tucuruí contava com vinte e uma unidades de saúde, sendo dois hospitais gerais. O número de leitos hospitalares vinculados ao Sistema Único de Saúde-SUS era em torno de 150. Na rede particular, a cidade possuía um hospital, três clínicas e um instituto de medicina interna e materno-infantil. As condições de saúde em Tucuruí estavam relacionadas às suas condições históricas e ao ecossistema local, e mostravam-se deficientes, como demonstra o Documento Técnico:

Há carência de recursos financeiros, infra-estruturais e humanos. São fenômenos comuns à região da UHE Tucuruí e, conseqüentemente do município, os fluxos migratórios e as mudanças ambientais, cujas repercussões são: - aumento desordenado da população; - incremento acentuado das invasões urbanas e rurais e das ilhas do reservatório da UHE Tucuruí; - aumento das doenças de veiculação hídrica, como diarreias e hepatite por incremento da população vivendo sem saneamento básico; - introdução de dengue clássico, com epidemia explosiva e posterior endemização; - formação de contingente de milhares de pessoas susceptíveis ao dengue hemorrágico; - aumento acentuado da Aids e de outras doenças sexualmente transmissíveis (TUCURUÍ, 2006, p. 84)

Os postos de saúde eram conhecidos pelo nome do bairro a que pertenciam, assim a equipe percorreu os postos de saúde dos bairros do Getat, Terra Prometida, Matinha, Paravoá, Jardim Marilucy, Cohab, São Francisco, Pimental, e Vila Pioneira (Dr. Liler Leão).

Constatou-se que, em quase todos os postos de saúde, os problemas eram os mesmos, ou seja, não promoviam a acessibilidade, por falta de rampas, banheiros não adaptados, corredores estreitos e de difícil acesso aos consultórios médicos, contando ainda, com bebedouros inadequados e balcões de atendimento altos. Também relatou-se a ausência de servidores com especialidade no atendimento às pessoas com deficiência. Não foi pormenorizado sobre quais especialidades os servidores deveriam ter para um melhor atendimento a essas pessoas (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006).

Figura 2. Posto de Saúde do Getat

Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 3. Posto de Saúde do Getat

Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 4. Posto de Saúde Liler Leão

Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 5. Posto de Saúde da Matinha

Fonte: A.C.P.D (2006)

A respeito dos hospitais, verificou-se que a análise deu-se no Hospital Municipal de Tucuruí, no Hospital Regional de Tucuruí, na Clínica Santa Angélica e na Clínica Tucuruí. Os dois primeiros são instituições públicas e os outros dois, particulares.

Foi observado que embora todas as instituições hospitalares possuíssem uma entrada acessível, o mesmo não se podia falar do interior dos prédios, onde existiam balcões altos, banheiros e enfermarias não adaptados. Não foi efetuado registro fotográfico sobre a acessibilidade nos hospitais de Tucuruí.

Sobre as condições nas instituições de educação de Tucuruí, no momento em que a pesquisa de acessibilidade foi realizada, no ano de 2006, o município possuía 74 escolas municipais, das quais 42 estavam localizadas na zona urbana, com educação infantil, ensino

fundamental e ensino médio, conforme dados do Documento Técnico (TUCURUÍ, 2006, p. 79).

Várias escolas foram percorridas, entre elas, a Escola de Ensino Infantil Irmã Ivone (Avenida 07 de Setembro, bairro Cohab); a Escola Municipal de Ensino Fundamental Darcy Ribeiro (Av. 7 de Setembro, bairro Cohab); a Escola Estadual de Ensino Médio Raimundo Ribeiro de Sousa (Av. 31 de Março, Santa Isabel); Escola Estadual de Ensino Médio Ana Pontes Francez (Jardim de Deus); Escola Municipal de Ensino Fundamental Francisco de Assis Rios (Rua Lauro Sodré); Escola Municipal de Ensino Fundamental Fernando Guilhon (bairro Terra Prometida); Escola Municipal de Ensino Especial Odinéia Leite Caminha (BR 422); Escola Municipal de Ensino Fundamental Hilda Damasceno (bairro Getat); Escola Municipal de Ensino Fundamental Dulcimar Brito (bairro Mangal); Escola Municipal de Ensino Fundamental Maestro João Leite (Vila Pioneira).

Em uma análise geral, sobre a acessibilidade nas escolas visitadas, as informações constantes do relatório da Associação Carajás foram as seguintes:

Os problemas de acessibilidade e mobilidade que constatamos são sempre os mesmos: faltam rampas de acesso em conformidade com as normas técnicas da ABNT, banheiros adaptados, salas com rampas, entradas precárias, não existe professores capacitados para atender PPD, nos colégios também não existe piso antiderrapante. (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006, [n.p]).

A observância da inexistência de professores capacitados para atender “PPD”, ou seja, pessoas portadoras de deficiência, nomenclatura utilizada no relatório, deu-se igualmente ao caso dos postos de saúde, porém, novamente não se especificam sobre as especialidades que esses profissionais deveriam ter.

As figuras 7 a 12 ilustram a realidade constatada nas escolas de Tucuruí, durante as visitas dos membros da Associação Carajás, em 2006.

Figura 6. E.M.E.F Darcy Ribeiro, em Tucuruí (PA)



Fonte: A.C.P.D (2006)

Em particular, criticou-se a Escola Infantil Irmã Ivone, no bairro da Cohab, considerada “um “caso admirável”, pois existe duas rampas para “motos”, e não promovia acessibilidade às pessoas com deficiência na entrada”.

Figura 7. E.M.E.I Irmã Ivone



Fonte: A.C.P.D (2006)

Foi apontado que na Escola Municipal de Ensino Especial Odinéia Leite Caminha, na BR 422, que “promove o ensino especial, até o momento da elaboração do Relatório da

Associação Carajás, as pessoas com deficiência não eram contempladas com acessibilidade, configurando uma verdadeira contradição” (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006, [n.p].).

O Prédio da Prefeitura Municipal, sede do Poder Executivo Municipal, foi descrito no relatório como “sem condição nenhuma de acesso para cadeirantes, difícil acesso para pessoas com dificuldade de locomoção, corredores estreitos, só tem escadas ligando os pavimentos do prédio, não tem banheiros adaptados e nem servidores aptos para atender PPD” (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006, [n.p].).

Na Câmara Municipal (Figura 8), que acomoda o Poder Legislativo do Município, a equipe constatou a inexistência de rampas de acesso para o interior do prédio. As salas possuíam portas estreitas, e no prédio não existiam banheiros adaptados. O agravante se deu quando se observou que somente uma escada dava acesso ao plenário, que ficava no segundo pavimento do prédio, o que impossibilitava, sobremaneira, o acesso das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Figura 8. Câmara Municipal de Tucuruí (PA)



Fonte: A.C.P.D (2006)

O Ginásio Poliesportivo Esmaelino Pontes (Figuras 9 a 11), maior edificação esportiva do município, não tinha rampa de acesso na entrada. O percurso para as piscinas e quadras era

impróprio para pessoas com deficiência, pois não apresentava acessibilidade alguma, bem como situação idêntica ocorria com o palco e vestiários. O ginásio não possuía banheiros adaptados.

Figura 9. Ginásio Poliesportivo



Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 10. Ginásio Poliesportivo



Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 11. Ginásio Poliesportivo



Fonte: A.C.P.D (2006)

O Porto Fluvial de Tucuú (Figura 12) possuía embarque e desembarque precários, sem condição nenhuma de acessibilidade, o que dificultava o trânsito das pessoas com deficiência, que precisavam utilizar as embarcações para se locomoverem para as cidades do Baixo Tocantins, como por exemplo, de Cametá, Baião e Mojuba, e também para algumas vilas, como Murú, Nazaré dos Patos e Itaquara.. O transporte hidroviário, para alguns destinos, era o único meio de locomoção.

Figura 12. Porto Fluvial de Tucuruí (PA)



Fonte: A.C.P.D (2006)

A Feira Livre de Tucuruí (figuras, 13, 14 e 15) e o Mercado Municipal de Tucuruí (figuras 16 e 17), que se avizinham, e, são pontos centrais de comércio na cidade, não promoviam acessibilidade. A Feira não tinha rampas de acesso. No Mercado, existiam duas rampas de acesso para a calçada, mas eram muito inclinadas, e não tinha rampa de acesso para o interior do prédio. Os banheiros existentes no Mercado não possuíam adaptação para pessoas com deficiência.

Figura 13. Feira Livre



Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 14. Feira Livre



Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 15. Feira Livre**Fonte:** A.C.P.D (2006)**Figura 16.** Mercado Municipal**Fonte:** A.C.P.D (2006)**Figura 17.** Mercado Municipal**Fonte:** A.C.P.D (2006)

O sistema viário da cidade de Tucuruí já apresentava, à época da elaboração do relatório da Associação Carajás, configuração radiocêntrica, tendo como referência a Praça do Rotary, no centro urbano, para onde convergem as principais vias da cidade.

Como vias principais da cidade de Tucuruí, destacam-se as seguintes: Avenida Raimundo Veridiano Cardoso; Avenida Lauro Sodré; Avenida 31 de Março; e, Avenida 7 de Setembro.

A Avenida Raimundo Veridiano Cardoso corresponde ao prolongamento da BR-422, e liga a cidade à vila da Eletronorte.

A Avenida Lauro Sodré corresponde ao prolongamento da rodovia PA-156, que liga a cidade ao município de Cametá. Esta via atravessa a cidade, passando pela Praça do Rotary, terminando no entroncamento com a Avenida Getúlio Vargas, nas margens do rio Tocantins.

As Avenidas 31 de Março e 7 de setembro convergem para Praça do Rotary, no centro da cidade.

A equipe da Associação Carajás percorreu essas principais vias públicas urbanas, e constatou que, na maior parte delas, as calçadas tinham buracos, eram desniveladas e sem rampas de acesso. A presença de vendedores ambulantes impedia o tráfego de cadeirantes e outras com mobilidade reduzida. Existiam, ainda, passarelas e faixas para pedestres sem rampas no final, conforme apresentado nas figuras 18 a 20 (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006)

Figura 18. Via Pública em Tucuruí



Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 19. Via Pública em Tucuruí



Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 20. Via Pública em Tucuruí



Fonte: A.C.P.D (2006)

Em Tucuruí as praças constituem lugares de intensa sociabilidade, como é o caso das praças Jarbas Passarinho e do Rotary.

A Praça Jarbas Passarinho, situada no bairro Matinha, é a praça mais antiga da cidade. É configurada pela primeira igreja católica, pela Câmara Legislativa e por um conjunto de casas e pequenos comércios.

A Praça do Rotary, como já comentado, está situada no centro geográfico da cidade. Além de local para o lazer, essa praça constitui-se em rotatória para organizar o tráfego de veículos naquela região. A praça é pavimentada, e tem canteiros elevados que também são utilizados como bancos.

Além das Praças Jarbas Passarinho e a do Rotary, a equipe da Associação Carajás visitou a Praça das Mangueiras e a Praça Henrique Bonna. Em todas elas foi observada a total inexistência de acessibilidade, sem nem mesmo contar com rebaixamento das guias, para possibilitar a chegada das pessoas com deficiência a essas praças. As figuras 21 a 25 retratam as praças de Tucuruí, em 2006.

Figura 21. Praça Jarbas Passarinho



Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 22. Praça do Rotary



Fonte: A.C.P.D (2006)

Figura 23. Praça Henrique Bonna**Fonte:** A.C.P.D (2006)**Figura 24.** Praça das Mangueiras**Fonte:** A.C.P.D, 2006**Figura 25.** Praça das Mangueiras**Fonte:** A.C.P.D, 2006

Quanto ao transporte público na cidade de Tucuruí, em 2006, a Viação Tucuruí era a empresa que operava as linhas de transporte urbano na cidade e na vila, além da linha intermunicipal Tucuruí - Breu Branco. Tratava-se de um atendimento com característica semi-urbana, ou seja, “embora prestado em áreas urbanas contíguas, com características operacionais típicas de transporte urbano, transpõe os limites de perímetros urbanos, em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas” (BORGES, 2006, p. 4).

A equipe da Associação Carajás registrou em seu relatório que os ônibus eram muito altos, não proporcionando acessibilidade para idosos, gestantes e pessoas com deficiência, e, ainda, no interior dos veículos não existia local destinado para cadeira de rodas. Observou-se, também, que os pontos de parada não promoviam acessibilidade.

Figura 26. Transporte Público



Fonte: A.C.P.D (2006)

A investigação sobre acessibilidade, na cidade de Tucuruí, organizada em 2006, pela Associação Carajás de Tucuruí, concluiu o seu relatório, afirmando que “Tucuruí é uma cidade que exclui em todos os sentidos” (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2005, p.15, grifo nosso). O documento foi assinado pelo coordenador geral da Associação, o Sr. Marconi Araújo.

A leitura do relatório leva à conclusão de que a exclusão social, produzida pelo meio físico nos espaços públicos de Tucuruí, é a materialização das práticas sociais segregatórias, que ao não considerar a existência de pessoas diferentes, a cidade foi construindo seus espaços abstratos, não acessíveis e impossíveis de serem usufruídos por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Costa (2013, p. 176) pondera que a constituição de um espaço tecnicamente homogeneizado²⁰ ou espaço abstrato “constituiu-se em elemento-chave da estratégia adotada

²⁰ “Sendo um espaço capitalista, nele se desenvolvem novas contradições que são inerentes ao modo de produção capitalista. Esse espaço abstrato atende, portanto, às necessidades de produção e reprodução do capital. As contradições se expressam na forma em que ele se materializa: trata-se de um espaço homogêneo – naquilo que se refere às condições gerais para a produção e a reprodução do capital – e fragmentado – uma vez que a produção do espaço abstrato é seletiva, o que resulta em exclusão socioespacial” (COSTA, 2013, p. 175).

pelo regime militar no processo de suporte à modernização da economia e à tentativa de integração do território”.

Esta concepção de espaço abstrato está em Lefèbvre (2006, p. 50): “[...] espaço abstrato tende para a homogeneidade, porque ele reduz as diferenças (particularidades) existentes, e porque o espaço novo só pode nascer (ser produzido) acentuando as diferenças”. Esse espaço novo é conceituado pelo autor como espaço diferencial, pois ele acentua as diferenças. O espaço diferencial de Lefèbvre é uma virtualidade que pode se tornar possível, dependendo da potência das lutas sociais.

Nesse ponto, observa-se que “o império e imposição do concebido só poderia ser enfrentado pela rebelião do vivido” (URIARTE, 2012, p. 2, grifos no original). Assim, a provocação ao espaço abstrato (concebido) deve ser motivada quando da experiência na prática social, na percepção do espaço.

Sobre a rebelião do vivido, Lefèbvre (2002) indaga o porquê da passividade e silêncio dos usuários. Ele fala das pessoas diretamente interessadas, mas nem sempre consideradas pelas estratégias dos projetos urbanísticos.

Lefèbvre (2002, p. 168) relaciona quatro razões para a passividade e bloqueio dos usuários, a saber: razões históricas, políticas, teóricas e sociológicas. Nas *razões históricas*, o autor pergunta se hoje, diante do fenômeno urbano, as pessoas não poderiam ser comparadas às do passado, diante da industrialização? Isso porque, para as que não haviam lido Marx, o que observavam eram unidades separadas, fragmentos, empresas; o mercado como uma “soma de acasos”, sem ligações. Então, do mesmo modo estaria ocorrendo com o fenômeno urbano e a sociedade urbana, pois “não se sabe por onde considerá-los” (LEFÈBVRE, 2002, p. 168). As *razões políticas*, que são consideradas graves, estão atreladas às pressões exercidas sobre “as consciências para mantê-las em quadros limitados. Ideológica, técnica e politicamente, o *quantitativo* erige-se em regra, em norma, em valor” (LEFÈBVRE, 2002 p. 168, grifo no original). Prossegue o autor dizendo que enquadra-se o qualitativo. O que está além do quantitativo é cortado. As *razões teóricas* situam-se na fragmentação do fenômeno urbano, porém, Lefèbvre apresenta o seu paradoxo: “ele só pode ser considerado como totalidade, e seu caráter total não se deixa apreender. Escapa. Ele está *alhures*” (LEFÈBVRE, 2002, 169, grifo no original). Lefèbvre discorre sobre as *razões sociológicas* da passividade, que ele chama de “ausência de participação dos interessados” (LEFÈBVRE, 2002, p. 170) e

atesta que a ideologia da participação não abalará essa passividade, porque existe o hábito de se delegarem os interesses a representantes, que nem sempre cumprem os seus papéis, sendo a saída a delegação recair sobre os especialistas e esses consultarem-se entre si e se pronunciarem sobre tudo o que concerne ao “habitat” funcionalizado.

Uriarte (2002) comenta que Lefèbvre reconhece a “importância do *cotidiano* e da *práxis* como condições e arenas essenciais para enfrentar as razões ditas técnicas, a suposta racionalidade, enfim, o *espaço abstrato*²¹ [...]” (URIARTE, 2012, p. 2, grifos no original).

Quando aqui se traz esses argumentos, busca-se tornar evidente que o que ocorreu em Tucuui, durante produção do relatório da Associação Carajás, foi uma demonstração dessa “rebelião do vivido”. O cotidiano das pessoas com deficiência no município, e as dificuldades de acesso que enfrentavam, foram o suporte para que o documento retratasse que a cidade era constituída por espaços segregatórios, concebidos sem considerar as especificidades daquelas pessoas.

Após relatar-se o modo como se deu a elaboração do Plano Diretor Participativo de Tucuui, buscando enfatizar a demanda sobre a acessibilidade nesse município, na época de elaboração do plano, o próximo capítulo abordará esse documento, fazendo uma análise com o objetivo de se perceber em que medida a questão da acessibilidade foi considerada no texto legal.

Após isso, a pesquisa de campo mostrará se o plano diretor foi efetivado no cenário urbano de Tucuui, especificamente quanto à questão da acessibilidade, passados mais de 10 anos de sua aprovação. Também analisar-se-á se a disposição sobre a acessibilidade, presente na Lei Orgânica de Tucuui, foi considerada nas ações da gestão pública.

²¹Como anteriormente comentou-se, o espaço abstrato é “aquele espaço do capitalismo e do neo-capitalismo, onde imperavam as mercadorias, onde o *concebido* se impunha sobre o *vivido*, um espaço que tendia à homogeneidade pelo peso da racionalidade instrumental em sua produção, enfim, um espaço onde primavam os pactos de não-agressão, as distâncias respeitadas, o consenso e, no entanto, a violência permanecia latente” (URIARTE, 2012, p.2, grifos no original).

4 A ACESSIBILIDADE EM TUCURUÍ- PA: UMA ABORDAGEM ACERCA DA EFETIVIDADE DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE 2006

Na presente Seção, será analisada a acessibilidade em Tucuruí sob dois planos. No primeiro, de ordem político-legislativa, buscar-se-á, no Plano Diretor de Tucuruí, os pontos que versam sobre a acessibilidade. No segundo plano, a pesquisa irá verificar se as regras sobre acessibilidade, descritas, especificamente, no Plano Diretor, e, em caráter geral, no ordenamento jurídico brasileiro e convenções internacionais, das quais o Brasil é signatário, vêm sendo observadas na cidade de Tucuruí, seja pela Administração Pública ou por entidades particulares.

4.1 A ACESSIBILIDADE NO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE TUCURUÍ

A garantia da acessibilidade no âmbito do município de Tucuruí está intimamente ligada ao planejamento urbano, que deve reconhecer não só a legislação nacional de proteção às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, mas também a real demanda e as necessidades que essas pessoas têm de terem o direito à acessibilidade reconhecido no lugar onde vivem.

Para Ribeiro (2005, p. 200 *apud* RAIOL, 2007, p.117), acerca da acessibilidade, o planejamento urbano municipal deve primar por três pontos fundamentais, na eliminação das barreiras físico-estruturais, que são: o das edificações, o do meio urbano e, o dos transportes. O autor afirma que as edificações precisam possibilitar que todas as pessoas possam nelas adentrar, circular e utilizá-las conforme suas intenções; quanto ao meio urbano, limita-se a comentar sobre o rebaixamento de guias; sobre os transportes, defende a importância deles para a mobilidade.

Um dos instrumentos de planejamento urbano é o plano diretor municipal, cabendo a ele determinar as políticas de desenvolvimento e expansão urbana (art. 182, § 4º CF). Um plano diretor deve ser um pacto entre a população e o seu território. “Trata-se de ferramenta valiosa para compartilhar a gestão do espaço local, democratizar os equipamentos urbanos, usufruir com racionalidade dos recursos naturais e fortalecer o potencial de renda e emprego de cada lugar” (BRASIL, 2005, p. 6).

Destaca-se que, inserido no plano diretor ou com ele compatível, deverá estar o plano de mobilidade urbana, que versará sobre circulação viária, serviços de transporte e, a acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Importante comentar que o plano de mobilidade urbana tornou-se obrigatório a partir da edição da Lei de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/12, já apresentada nesse trabalho dissertativo, e deveria ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, até no máximo dia 13 de abril de 2015, sob pena de ficarem os municípios impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, por força do art. 24, §3º e §4º, da Lei de Mobilidade Urbana.

Certo é que, além do plano diretor e do plano de mobilidade urbana, outros instrumentos municipais colaboram com o planejamento urbano, como o código de obras²², o código de postura²³, a lei de zoneamento²⁴, e, ainda, a implementação de institutos (tributários, financeiros, jurídicos e políticos) previstos no Estatuto da Cidade, que têm como finalidade o cumprimento da função social da cidade, e “a partir disso, construir uma linha de ação que seja mais eficaz possível, observada a adequação ambiental e social, hoje muito atreladas à ideia de sustentabilidade” (GOMES, 2006, p. 36).

Para Feijó e Brito (2015, p. 9):

²² O **código de obras** é uma legislação que “permite a administração municipal, controlar e fiscalizar o espaço construído e seu entorno. Ou seja, é no código de obras que estão definidos os conceitos básicos que garantem o **conforto ambiental, segurança, conservação de energia, salubridade e acessibilidade**, atualmente com grande foco nas pessoas portadoras de necessidades especiais ou mobilidade reduzida, com o objetivo de permitir uma melhor qualidade de vida para as pessoas, seja na **área urbana** ou **rural do município**. Ele é de extrema importância para que **escolas, pontos comerciais e instituições ligadas à saúde**, por exemplo, garantam a acessibilidade universal e descarte correto de resíduos ou para que grandes edifícios garantam a **ventilação e insolação em todos os cômodos**, além de redução de ruídos de uma unidade para outra”. (<http://ew7.com.br/projeto-arquitetonico-com-autocad/index.php/tutoriais-e-dicas/127-o-que-e-o-codigo-de-obras-.html>. Acesso em 12.07.2017, grifos no original).

²³ O código de postura é uma norma que, em geral, “se relaciona aos seguintes temas: equipamentos necessários em locais públicos [exemplo: adaptação para portadores de deficiência], regras para organização de eventos; disposições sobre higiene pública; meio ambiente; funcionamento das atividades industriais, comerciais e de serviços. Num sentido mais amplo podemos definir as posturas municipais como um instrumento que regula a utilização do espaço e do bem estar público” (<http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=223583>. Acesso em 12.07.2017).

²⁴ Também denominada de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo “normatiza a ação pública e privada sobre as formas de uso do solo da cidade [...] para que todo o processo de desenvolvimento urbano ocorra de acordo com as estratégias do Plano Diretor Estratégico, [...] com objetivo de efetivar melhorias na qualidade de vida da população a partir do equilíbrio do funcionamento das atividades e da garantia de que as ações futuras na cidade venham acompanhadas de medidas de qualificação ambiental, social, econômica e cultural” (<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/zoneamento/>. Acesso em 12.07.2017).

Elaborar um planejamento urbano adequado, que contemple medidas asseguradoras de acessibilidade, como as suas categorias e o desenho universal, viabilizará o uso democrático do espaço urbano e a efetivação da função social da cidade, tornando os ambientes acessíveis a todos, com ou sem deficiência.

O objetivo para o desenvolvimento do município de Tucuruí, estabelecido pelo Plano Diretor (TUCURUÍ, 2006b, arts. 2º e 3º), é promover o dinamismo econômico e a melhoria da qualidade de vida da população tucuruense, consideradas as vocações, capacidades e potencialidades locais. Esse propósito deverá ser alcançado, principalmente, por meio do fortalecimento e diversificação de sua base econômica e, desenvolvimento social incluyente. Na literalidade da lei:

Art. 3º Para alcançar o objetivo proposto e a visão de futuro pretendida, o desenvolvimento sustentável do Município de Tucuruí deverá pautar-se nas seguintes diretrizes gerais:

I - o desenvolvimento será promovido mediante adoção de estratégias e ações voltadas à melhoria da qualidade de vida de todos os seus habitantes; [...] (TUCURUÍ, 2006b).

A visão de futuro pretendida requer que o ordenamento territorial de Tucuruí seja construído a partir de um processo educativo, voltado ao equilíbrio ambiental, a uma sociedade justa e a uma economia forte, portanto, um desenvolvimento sustentável, dotado de espaços compatíveis com as necessidades de uso da população. Requer, também, que a sociedade seja atendida em suas necessidades básicas, pautada nos princípios da igualdade, solidariedade e inclusão, na qual o cidadão se aproprie dos espaços públicos abertos, como lugar de trocas sociais (TUCURUÍ, 2006a); o que se aproxima do pensamento de Lefèbvre (2011), que compreende a cidade como, prioritariamente, um local de encontro, de troca e socialização, dos diversos atores sociais.

Essa visão de futuro, estabelecida no Plano Diretor de Tucuruí, vai ao encontro da proposta de política urbana prevista no Estatuto da Cidade, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana (BRASIL, 2001c, art. 2º). E, nesse sentido, dispõe o Plano Diretor de Tucuruí:

Art. 4º A política urbana a ser formulada e executada pelo Município, nos termos estabelecidos pela Lei Orgânica do Município, terá como objetivo, no processo de definição de estratégias e diretrizes gerais, o pleno desenvolvimento das funções

sociais da cidade e a garantia do bem estar da população, respeitando os princípios constitucionais federais e estaduais e mais o seguinte:

I - ordenar e controlar a utilização, ocupação e aproveitamento do solo do território do município, no sentido de efetivar a adequada distribuição das funções e atividades nele existentes, em consonância com a função social da propriedade;

II - atender as necessidades e carências básicas da população quanto às funções de trabalho, circulação, habitação, abastecimento, saúde, educação, lazer e cultura, promovendo a melhoria da qualidade de vida;

III - descongestionar o centro urbano, através de incentivo ao fortalecimento e surgimento de subcentros de comércio e serviço;

[...] (TUCURUÍ, 2006b, art. 4º).

O Plano Diretor de Tucuruí conceitua as funções sociais da cidade como o direito à moradia adequada, à terra urbana, ao transporte público, ao saneamento ambiental, aos serviços públicos e comunitários, ao trabalho e ao lazer, à segurança e à proteção do patrimônio ambiental e cultural (TUCURUÍ, 2006b, art. 4º, parágrafo único).

Como diretrizes da política urbana para o município de Tucuruí, quanto à infraestrutura e serviços públicos, têm-se: a realização da oferta a toda a população de serviços de qualidade em educação, nos diferentes níveis; a atenção básica à saúde; as oportunidades de trabalho e de acesso à cultura, esporte, entretenimento e lazer; a energia e iluminação pública; as comunicações; o saneamento ambiental; a pavimentação; a segurança pública; o transporte coletivo; a mobilidade e acessibilidade aos espaços públicos e de uso público, logradouros, prédios públicos e privados (TUCURUÍ, 2006a, grifo nosso).

Assim prevê o Plano Diretor de Tucuruí, em relação às diretrizes da política urbana, recortando-se os dispositivos que guardam relação com a acessibilidade urbana:

Art. 5º A política urbana observará as seguintes diretrizes gerais:

[...]

III - provisão de equipamentos e serviços urbanos, em quantidade, qualidade e distribuição espacial adequados, garantindo-se o pleno acesso a todos os cidadãos;

[...]

VII - adequação da legislação urbanística e edilícia às características do Município e às necessidades da população;

VIII - ordenação e controle do uso do solo de forma a evitar:

[...]

d) o adensamento populacional inadequado em relação à infra-estrutura e aos equipamentos comunitários existentes ou programados;

[...]

X - adoção de práticas voltadas à valorização de grupos sociais desfavorecidos ou vulneráveis, promovendo-se a inclusão e a integração sociais e combatendo qualquer forma de discriminação. (TUCURUÍ, 2006b, art. 5º).

Nesse sentido, a qualificação e valorização dos espaços públicos constituem-se em estratégias de desenvolvimento sustentável do município de Tucuruí (TUCURUÍ, 2006 b, art. 7º), objetivando: promover o ordenamento e a melhoria da configuração urbana da sede municipal; a regulamentação e controle dos usos e da ocupação do solo urbano; e, a hierarquização do sistema viário e o tratamento paisagístico, visando a constituição de espaços urbanos harmônicos, funcionais e agradáveis (TUCURUÍ, 2006b, art. 13).

Para a implementação dessas estratégias, o Plano Diretor de Tucuruí estabelece algumas diretrizes específicas, que dentre outras destacam-se o fortalecimento de sub-centralidades, hierarquização do sistema viário e, estruturação de sistema de circulação de pedestres, com especial atenção para os portadores de necessidades especiais ou restrição de locomoção. Ainda, merece destaque, que a melhoria das áreas de uso público, por meio de arborização, ajardinamento, sinalização e implantação de mobiliário urbano de qualidade, também se mostra como diretriz para a implementação estratégias de desenvolvimento sustentável do município de Tucuruí (TUCURUÍ, 2006 b, art. 13).

Dentro da política de mobilidade urbana, o sistema viário é um dos elementos estruturadores do espaço. Nesse arranjo, o Plano Diretor de Tucuruí dispõe que o sistema viário tem por objetivos garantir a circulação de pessoas e bens no espaço urbano, possibilitar a fluidez adequada do tráfego e garantir o transporte, em condições adequadas de conforto (TUCURUÍ, 2006 b, art. 42).

Ao dispor sobre o sistema viário em Tucuruí, o Plano diretor estabelece que as vias de pedestres sejam objeto de tratamento específico, devendo ser projetadas de modo a atender aos requisitos de segurança e de conforto físico e visual. O documento afirma que deverão ser respeitadas as disposições da NBR-9050, referente à circulação de pedestres e, em especial, à acessibilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais ou de restrição de locomoção (TUCURUÍ, 2006 b, art. 43, grifo nosso).

Sobre a participação popular nas decisões e gestão da cidade, o Plano Diretor de Tucuruí impõe que o município seja dotado de um sistema de gestão pública pautada na ética e na transparência, em bases democráticas, alicerçada na participação popular com os seus diferentes atores sociais e em sistema de informações estruturado e sistematicamente atualizado para subsidiar a tomada de decisões, o monitoramento das ações e a avaliação dos resultados (TUCURUÍ, 2006b, art. 5º, I).

A gestão democrática da cidade, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano é disposição presente no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2015, art.2º).

No mesmo sentido, é a posição do Ministério das Cidades (2005), ao proclamar que,

um plano diretor participativo e democrático tem importância equivalente à de uma bússola, imprescindível às grandes jornadas. É ele que vai orientar as linhas de cooperação e as parcerias indispensáveis entre a esfera municipal, o governo estadual e o poder federal, na longa equação desse desafio (BRASIL, 2005, p.7)

Um rol de objetivos da gestão democrática é apresentado no Plano Diretor de Tucuruí, e é composto pela: implementação do processo de planejamento e gestão municipal e urbana; modernização da estrutura administrativa; participação popular no processo decisório; articulação intermunicipal e a integração regional. Essa linha estratégica de gestão democrática deverá ser implementada mediante estruturação de um Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Participativa. Deverá, ainda, proporcionar a ampliação da participação popular no processo de planejamento e gestão e o fortalecimento das organizações associativas e dos Conselhos Consultivos e Deliberativos, segundo dispõe o artigo 16 do Plano Diretor de Tucuruí (TUCURUÍ, 2006b, grifo nosso).

O referido Sistema de Planejamento e Gestão objetiva garantir um processo dinâmico, participativo e permanente de implementação, acompanhamento, monitoramento e avaliação do Plano Diretor do Município de Tucuruí, bem como dos programas, projetos e atividades dele decorrentes (TUCURUÍ, 2006b, art. 97). Assim, tem-se que a execução dos planos, programas e atividades do Governo Municipal obedecerão as diretrizes do Plano Diretor do Município de Tucuruí e terão acompanhamento e avaliação permanente, de modo a assegurar o seu êxito e a sua continuidade (TUCURUÍ, 2006b, art. 98).

Ainda sobre gestão democrática, o Plano Diretor de Tucuruí estabelece que competem ao Sistema Municipal de Planejamento e ao de Gestão Participativo articularem as ações dos órgãos da administração direta, indireta ou fundacional do município, bem como da iniciativa privada e da sociedade organizada, para a implementação do Plano Diretor Municipal (TUCURUÍ, 2006b, art. 100).

Para Nogueira (2010), essa disposição legal, sobre a gestão democrática, está longe de ser uma realidade em Tucuruí. A autora comenta que:

[...] o processo de acompanhamento, controle, avaliação permanente do plano diretor não existe. Primeiro, não foi constituído o Conselho Municipal do plano diretor, assim como, não se formou a Conferência Municipal para o planejamento participativo e Fórum Municipal, essenciais para que os atores sociais participem de amplos debates e exijam investimentos de políticas públicas no combate das desigualdades sociais; segundo, passados quatro anos de implementação do plano diretor, não houve qualquer encontro que envolvesse os diversos segmentos sociais para debater, avaliar e verificar sua implementação. Resultando na ausência de controle social no processo de implementação e avaliação do plano. A tomada de decisão não deve ser restrita apenas aos administradores públicos, mas com ampla divulgação e engajamento dos movimentos sociais, principalmente dos sujeitos que representam as comunidades segregadas e que necessitam concretamente de políticas públicas. (NOGUEIRA, 2010, pp. 112).

A autora traz a ideia de que um dos reflexos da não efetividade da participação popular na gestão municipal, é que os sujeitos aos quais deveriam ser destinadas ações afirmativas, acabam permanecendo com o *status* da segregação socioespacial, como é o caso das pessoas com deficiência (NOGUEIRA, 2010).

Dentro da proposta de participação democrática, ainda no momento da elaboração do Plano Diretor, como anteriormente comentado, os membros da Associação Carajás de Portadores de Deficiência realizaram a pesquisa sobre acessibilidade em Tucuruí, no ano de 2006. A demanda foi, mesmo que timidamente, acatada pelo Plano Diretor Municipal.

4.2 A (IN)ACESSIBILIDADE EM TUCURUÍ ENTRE OS ANOS DE 2007 A 2017.

Para a verificação da realidade sobre a acessibilidade em Tucuruí, foram selecionados documentos produzidos por instituições pertencentes a distintas esferas da federação, no período após implantação de Plano Diretor em Tucuruí, em dezembro de 2006, ou seja, a partir de janeiro de 2007, até o primeiro semestre de 2017. Também será utilizado um relatório fotográfico, produto desta dissertação, que proporcionou a identificação da (in)aplicação da legislação vigente sobre a acessibilidade, na cidade de Tucuruí.

Para tanto, não se pretendeu exaurir a demonstração de todos os estudos acadêmicos e de demandas administrativas e judiciais produzidos sobre a matéria, em Tucuruí, durante os anos de 2006 a 2017, mas sim, e tão somente, trazer uma amostragem do que, seguramente, evidenciará a realidade vivida pelas pessoas que necessitam de medidas assecuratórias do direito de acessibilidade, para que, e somente assim, possam exercer o direito à cidade, em sua plenitude e, com as mesmas oportunidades das outras pessoas.

As demandas administrativas e judiciais que serão mencionadas nessa pesquisa tiveram o aporte de Instituições Públicas, orientadas sob o comando da Lei 7.853/89. Essa norma determina que as medidas judiciais destinadas à proteção de interesses coletivos, difusos, individuais homogêneos e individuais indisponíveis da pessoa com deficiência poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela Defensoria Pública, pela União, pelos Estados, pelos Municípios, pelo Distrito Federal, por associação constituída há mais de 1 (um) ano, nos termos da lei civil, por autarquia, por empresa pública e por fundação ou sociedade de economia mista que inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção dos interesses e a promoção de direitos da pessoa com deficiência (Lei 7.853/89, art. 3º).

4.2.1 “A Acessibilidade aos Pedestres na Cidade de Tucuruí”: pesquisa acadêmica da Universidade Federal do Pará - UFPA , em 2011

A pesquisa acadêmica, intitulada “A Acessibilidade aos Pedestres na Cidade de Tucuruí”, foi realizada por discentes do Curso de Engenharia Civil, na disciplina Engenharia de Tráfego, da Universidade Federal do Pará-UFPA, Campus de Tucuruí, no mês de setembro de 2011.

Oportunamente, antes de analisar-se a referida pesquisa, reproduzir-se-á o artigo 13 do Plano Diretor de Tucuruí, que dispõe de matéria sobre o sistema de circulação de pedestres, *in verbis*:

Art. 13. A qualificação e valorização dos espaços urbanos, objetiva:

I- promover o ordenamento e a melhoria da configuração urbana da sede municipal;
[...]

Parágrafo Único. Esta linha estratégica será implantada mediante as seguintes diretrizes específicas:
[...]

IV- estruturação de sistema de circulação de pedestres, cm especial atenção para os portadores de necessidades especiais ou restrição de locomoção;

V- melhoria das áreas de uso público, por meio de arborização, ajardinamento, sinalização e implantação de mobiliário urbano de qualidade.

No trabalho em tela, a acessibilidade, no âmbito do município de Tucuruí, foi revisitada sob a ótica das desconformidades existentes nas vias públicas da cidade, em relação à legislação vigente à época e, às normas técnicas sobre acessibilidade.

A pesquisa foi estruturada em estudos de casos, a partir de análises das situações reais, com base na NBR9050 e Código de Trânsito Brasileiro-CTB, relacionando a acessibilidade para pedestres e o trânsito nas vias públicas. Produziu-se um relatório fotográfico, apresentando os espaços físicos em descompasso com os mandamentos legais.

Verificaram-se as condições de acessibilidade em calçadas, rampas e pontos de transporte público.

Nas calçadas das vias públicas foram apontadas anomalias de diversas naturezas, como: degraus ao longo das calçadas; calçadas com dimensões inferiores às exigidas pela legislação; obstáculos físicos nas calçadas, como placas de sinalização e materiais de construção (Figuras 27 e 28).

Figura 27. Calçadas das vias públicas



Fonte: ARMANDO (2011)

Figura 28. Calçadas das vias públicas



Fonte: ARMANDO (2011)

A pesquisa acadêmica investigou as rampas ou os rebaixamentos das guias junto às faixas de travessia de pedestres, que é um recurso que altera as condições normais da calçada, melhorando a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, quando pretendem efetuar a travessia das ruas.

A análise tomou como parâmetros o disposto na NBR 9050, que indica que as rampas não deverão possuir inclinação superior a 8,3%. Como resultado, teve-se que, das vinte rampas estudadas, em 100% dos casos, as rampas possuíam inclinação diferente da recomendada.

Também foi observado que,

[...] nas vias de Tucuruí é comum encontrar situações em que as faixas de pedestres estão desencontradas das rampas ou rebaixamentos de calçadas. Uma situação que pode ser tratada como forma de displicência é a utilização de faixas elevadas em vias as quais não são aplicáveis, conforme item 6.10.10.3 da NBR 9050 assim como, falta de continuidade das mesmas até calçada (ARMANDO, 2011).

Figura 29. Rampa em calçada de Tucuruí



Fonte: ARMANDO (2011)

Figura 30. Rampa em calçada de Tucuruí



Fonte: ARMANDO (2011)

Sobre a infraestrutura relacionada aos transportes coletivos, a pesquisa acadêmica se resumiu à análise dos pontos de parada de ônibus, local da via em que se efetua o embarque e desembarque de passageiros. Afirmou-se que um projeto de engenharia de tráfego preveria determinados procedimentos que são indispensáveis à garantia da segurança e conforto aos usuários, além de que, certamente, contaria com a inclusão das medidas necessárias à acessibilidade. A pesquisa classificou os pontos de parada da cidade de Tucuruí em três tipos: com abrigo e com placas; sem abrigo e com placas; sem abrigo e sem placas (ARMANDO, 2011). As Figuras 31 a 33 ilustram os pontos para parada de ônibus em Tucuruí.

Figura 31. Ponto para parada de ônibus em Tucuruí



Fonte: ARMANDO (2011)

Figura 32. Ponto para parada de ônibus



Fonte: ARMANDO (2011)

Figura 33. Ponto para parada de ônibus



Fonte: ARMANDO (2011)

Ao final, o trabalho acadêmico, intitulado “A Acessibilidade aos Pedestres na Cidade de Tucuruí”, da Universidade Federal do Pará, do ano de 2011, conclui que:

A Prefeitura Municipal de Tucuruí por meio da secretaria responsável pelas obras no município deve:

- Fiscalizar a execução das obras em calçadas ou de influência direta no fluxo, capacidade e segurança no trânsito, conforme NBR 9050;
- Elaborar e executar seus projetos de pontos de ônibus com abrigo;
- Construir rampas e faixas frente as paradas conforme NBR 15320;
- Exigir a construção de calçadas com rampas melhorando as condições de acessibilidade;
- Construir faixas elevadas apenas nas vias em que podem ser aplicadas conforme NBR 9050;
- Realizar estudos prévios para implantação e construção de elementos de acessibilidade conforme as normas.

[...]

Tendo em vista essas considerações, é válido salientar que ciclovias deverão ser construídas e que um bom trabalho de Educação para o Trânsito deverá ser realizado. A displicência da Companhia de Trânsito não justifica a ausência de respeito no trânsito, seja ao pedestre ou aos condutores de veículos de propulsão humana ou animal (ARMANDO, 2011).

Também versando sobre a acessibilidade para os pedestres, em Tucuruí-Pa, Ferreira e Silva (2012) desenvolveram uma pesquisa objetivando registrar as condições das calçadas nessa cidade. A investigação deu-se no ano de 2012, nas calçadas da Avenida Lauro Sodré e teve a participação de 180 transeuntes.

As perguntas da pesquisa procuraram identificar: o perfil dos pedestres (sexo e idade); os principais motivos que levam o pedestre a se locomover pela via pública; a ocorrência de acidentes e a percepção em relação à manutenção das calçadas (FERREIRA; SILVA, 2012).

Segundo as autoras, os resultados mostraram que as calçadas da Avenida Lauro Sodré “de baixo” (perímetro que se inicia na Praça do Rotary e segue até o cais do porto) além de serem estreitas, possuem degraus, são precárias e inseguras, sendo que 67% dos entrevistados já sofreram algum tipo de acidente devido às más condições de infraestrutura das calçadas, desse modo, constatou-se que 88% preferem andar na rua pela falta de espaço nas calçadas. Já os pedestres que caminham na parte da Avenida Lauro Sodré “de cima” “reclamaram mais da ocupação das calçadas por ambulantes e lojistas, e do piso lajetado, pois provocam quedas” (FERREIRA; SILVA, 2012, p.3).

Em 2017, constatou-se que não houve qualquer alteração nas calçadas da Avenida Lauro Sodré, que permanecem com os seus acentuados desníveis e numerosos degraus, contrariando todo o emanado pela norma, com destaque ao próprio Plano Diretor Municipal, que destaca no IV inciso do Parágrafo Único, do art. 13, que a qualificação e valorização dos espaços urbanos será implementada, entre outras diretrizes, mediante a estruturação de sistema de circulação de pedestres, com especial atenção para os portadores de necessidades

especiais ou restrição de locomoção, conforme já apresentado em citação anterior (TUCURUÍ, 2006b).

4.2.2 Ministério Público do Estado do Pará, em 2011: Ação Civil Pública, processo nº 0003807-92.2011.8.14.0061, do Tribunal de Justiça do Estado do Pará TJE-PA

O Ministério Público do Estado do Pará - MPE/PA ingressou com uma Ação Civil Pública em desfavor do Município de Tucuruí, alegando que foi instaurado, no âmbito do MPE/PA, o Procedimento Administrativo Preliminar 010/2008-MP/2 PJTUC e o Inquérito Civil 003/2009, com a finalidade de averiguar, entre outras disposições, a acessibilidade dos portadores de necessidades especiais nas vias públicas do município de Tucuruí, em razão do relatório encaminhado àquela Instituição Pública, pela Associação Carajás dos Portadores de Deficiência, de Tucuruí, produzido à época da elaboração do Plano Diretor de Tucuruí, e já analisado nessa dissertação.

O MPE/PA encaminhou, em 27 de abril de 2009, à Prefeitura Municipal de Tucuruí, a Recomendação Administrativa n. 007/2009, recomendando ao Prefeito Municipal a adequação dos espaços públicos relacionados pela Associação Carajás.

Em dezembro de 2011, o MPE/PA protocolou, na 1ª Vara Civil de Tucuruí, **Ação Civil Pública, processo nº 0003807-92.2011.8.14.0061**, do Tribunal de Justiça do Estado do Pará - TJE-PA, em desfavor da Prefeitura Municipal de Tucuruí, requerendo a sua condenação à obrigação de fazer, tal qual, garantir a acessibilidade nos espaços e prédios públicos municipais.

O Município de Tucuruí contestou a demanda alegando, preliminarmente, ilegitimidade do Ministério Público, ausência no interesse de agir e impossibilidade jurídica do pedido. No mérito, alegou que as edificações requisitadas na Ação seriam implementadas gradativamente, e já estavam em fase de execução, após terem sido adotadas todas as providências prévias necessárias, sendo que quase a totalidade das áreas apontadas na inicial, já possuíam a acessibilidade adaptada.

A Associação Carajás de Portadores de Deficiência informou ao MPE/PA, no Ofício nº. 067/2013, que as novas obras e as reformas dos prédios e logradouros públicos municipais estavam sendo feitas fora do padrão das normas da ABNT-NBR9050.

Diante do pleito, o Poder Judiciário (TJE-PA) manifestou-se alegando que as preliminares suscitadas pelo Executivo Municipal não mereciam prosperar, visto ser o Ministério Público legitimado ativamente a propor a Ação Civil Pública, objetivando defender interesses sociais e individuais indisponíveis, como o dos portadores de necessidades especiais.

O TJE-PA, em primeira instância, declarou que, no teor da Lei 7.853/89, as medidas judiciais destinadas à proteção de interesses coletivos, difusos, individuais homogêneos e individuais indisponíveis da pessoa com deficiência poderão ser propostas pelo Ministério Público, com base no artigo 3º, da Lei 7.853/89, e que ele intervirá obrigatoriamente nas ações públicas, coletivas ou individuais, em que se discutam interesses relacionados à deficiência das pessoas, com fundamento no art. 5º, da Lei 7.853/89. Declarou, também, que, quanto à ausência de interesse de agir e impossibilidade jurídica do pedido, as alegações também não mereciam prosperar, visto o que preceitua os artigos 227, § 2º e 244 da Constituição Federal, que passa-se a transcrever, na literalidade:

Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.

[...]

§ 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.

A sentença prosseguiu fazendo referência à Lei 7.853/89, para destacar que a norma impõe, ao Poder Público e aos seus órgãos, assegurar às pessoas portadoras de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, ao amparo à infância e à maternidade, e outros que,

decorrentes da Constituição e das leis, propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico, com fulcro no artigo 2º, da Lei 7.853/89.

Destacou-se, ainda, que para a concretização do estabelecido acima, os órgãos e entidades da administração direta e indireta devem dispensar, no âmbito de sua competência e finalidade, aos assuntos objetos Lei 7.853/89, tratamento prioritário e adequado, tendente a viabilizar, na área das edificações, a adoção e a efetiva execução de normas que garantam a funcionalidade das edificações e vias públicas, que evitem ou removam os óbices às pessoas portadoras de deficiência, permitam o acesso destas a edifícios, a logradouros e a meios de transporte, conforme o parágrafo único, V, “a”, do art. 2º, da Lei 7.853/89.

Ao exposto, a decisão do TJE-PA vislumbrou que, a par da previsão de acessibilidade aos portadores de deficiência física, estabelecida na Constituição Federal de 1988, bem como em lei ordinária elaborada no ano de 1989, o Poder Público de Tucuruí não poderia se esquivar de uma obrigação que já havia sido lançada, ao mesmo, há quase 30 (trinta) anos, não se justificando as alegações orçamentárias e de prioridade que se precisavam atender, em detrimento da acessibilidade, que é direito fundamental da pessoa portadora de deficiência física.

Oportuno se faz um aparte, para comentar-se que, nesse sentido, seguiu o julgamento do Recurso Extraordinário nº 440028-SP, já citado nesse trabalho dissertativo, que refletiu a posição do STF de que a reserva do possível não pode ser invocada pela Administração Pública para justificar a não implementação da política pública de acessibilidade, sendo cabível a intervenção do Judiciário, com a finalidade de garantir o mínimo existencial às pessoas com deficiência.

A sentença do TJE-PA, em comento, julgou procedente o pleito ministerial, a fim de garantir o acesso dos portadores de deficiência aos prédios públicos municipais, e determinou que o Município de Tucuruí garantisse a acessibilidade dos Deficientes físicos aos seguintes prédios públicos:

- a) Postos de Saúde : GETAT, TERRA PROMETIDA, MATINHA, DR. LILER LEO, BAIRRO PARAVO, JARDIM MARILUCY, BAIRRO DA COHAB, BAIRRO SO FRANCISCO, PSF DO BAIRRO PIMENTAL e PSF do BAIRRO GETAT;
- b) Escolas Municipais: ANA PONTES FRANCEZ, FRANCISCO DE ASSIS RIOS, FERNANDO GUILHON, ODINIA LEITE CAMINHA, HILDA AMASCENO, DULCIMAR BRITO e MAESTRO JOÃO LEITE;
- c) Hospital Municipal de Tucuruí;

- d) Vias Públicas: Lauro Sodré, Avenida 07 de setembro, Avenida 31 de março, Avenida Raimundo Veridiano Cardoso, Rua Dom Cornélio Vermans, Avenida Tancredo Neves, Avenida Perimetral, Rua Assis de Vasconcelos e Avenida Santo Antonio;
- e) Praças: Praça do Rotary, Henrique Bonna, da Bandeira, das Flores, Pedro S, Jardim Paraíso, São Francisco;
- f) Feira Municipal de Tucuruí;
- g) Mercado Municipal; h) Mercado Municipal de Bairro da Matinha;
- i) Quadra Poliesportiva (PARÁ, 2011 [n.p.]).

Foi dado o prazo de 120 (cento e vinte) dias, para que o Poder Público garantisse o determinado na sentença, sob pena de multa diária no importe de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), limitada a R\$ 100.000,00 (cem mil reais), a serem revestidos em obras que garantissem o direito dos deficientes físicos à acessibilidade, e, em consequência, extinguiu-se o processo com resolução do mérito, com base no art. 269, I do Código de Processo Civil.

O Município de Tucuruí recorreu da decisão monocrática. Em 30 de março de 2017, o TJE-PA, em Segunda Instância, proferiu o seguinte despacho:

Ao compulsar os autos e verificar a manifestação do Ministério Público de 2º Grau [...], determino que se baixe os autos em diligência para o juízo a quo, com a finalidade de se intimar pessoalmente o município de Tucuruí acerca da Sentença [...] prolatada pelo juízo de piso.

Até o momento, ao encerrar esse trabalho dissertativo, não houve nenhuma movimentação do processo.

A fim de que se perceba como se encontram atualmente alguns dos locais apontados no Relatório da Associação Carajás dos Portadores de Deficiências, elaborado em 2006, e posteriormente relacionados na presente Ação Civil Pública, produziu-se um relatório fotográfico, para se constatar se existiram, ou não, alterações, quanto à acessibilidade, na cidade de Tucuruí.

Dos postos de saúde e escolas municipais, descritos na sentença, foi possível observar que, atualmente, apenas 30% passaram por um processo de adaptação para acolher as pessoas com deficiência.

Positivamente, em relação ao posto de saúde da Terra Prometida, que no Relatório de 2006 declarou-se que essa unidade de saúde possuía “rampa de acesso inadequada, não existe banheiro adaptado para PPD, fácil acesso aos consultórios médicos, não existe servidores treinados para atender PPD” (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006, [n.p.]), pode-se observar que um novo prédio foi construído e com obediência às normas de acessibilidade (Figuras 34 a 37).

Figura 34. P.S. da Terra Prometida, 2017



Figura 35. P.S. da Terra Prometida, 2017

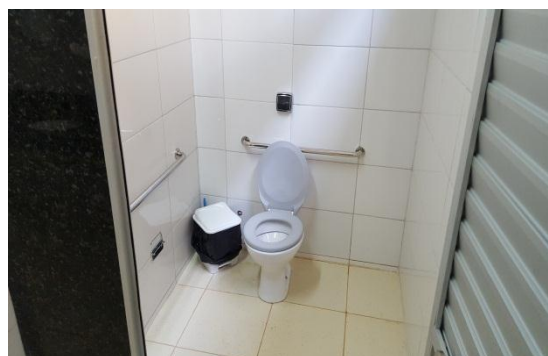


Figura 36. P.S. da Terra Prometida, 2017

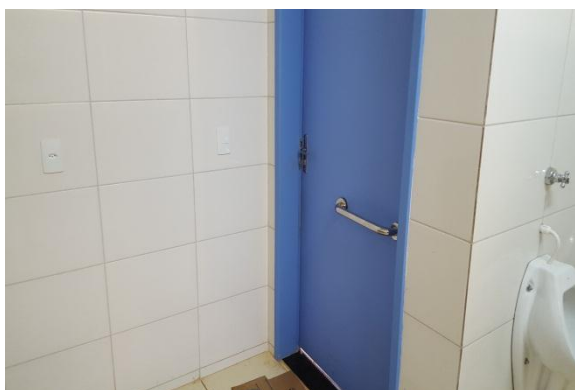
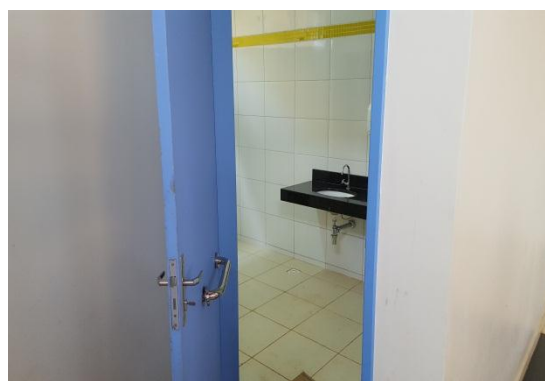


Figura 37. P.S. da Terra Prometida, 2017



Em 2006, a Escola de Ensino Infantil Irmã Ivone foi considerada, em 2006

um caso admirável, existe duas rampas feita para moto, um verdadeiro absurdo, este colégio não tem acessibilidade na entrada nem tampouco nas salas de aula, não existe banheiro adaptado, não existe professores capacitados para promover inclusão (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006, [n.p.]).

Hoje, observa-se que a Escola de Ensino Infantil Irmã Ivone foi reformada, para receber as adaptações pertinentes à acessibilidade, como mostram as Figuras 38 a 41.

Figura 38. Escola Irmã Ivone, 2017



Figura 39. Escola Irmã Ivone, 2017



Figura 40. Escola Irmã Ivone, 2017



Figura 41. Escola Irmã Ivone, 2017



Sobre a E.M.E.F Darcy Ribeiro, em 2006, constatou-se que ela:

[...] tem entrada acessível, os banheiros tem portas largas mas não são adaptados, os que tem portas largas ficam fechados para uso dos professores (um absurdo), existe uma escada que não deixa PPD ter acesso a biblioteca, nem a uma sala de aula, esgoto a céu aberto expondo a risco de saúde e acidente, as portas das salas de aula não tem rampa, também não tem rampa de acesso ao pátio. As poucas rampas existentes não atendem as normas técnicas da ABNT (NBR 9050), não existe professor capacitado para atender PPD (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006, [n.p.]).

A E.M.E.F Darcy Ribeiro, em 2017, apresenta-se com as adaptações necessárias à acessibilidade, conforme as Figuras 42 a 45 :

Figura 42. E.M.E.F Darcy Ribeiro, 2017**Figura 43.** E.M.E.F Darcy Ribeiro, 2017**Figura 44.** E.M.E.F Darcy Ribeiro, 2017**Figura 45.** E.M.E.F Darcy Ribeiro, 2017

Sobre o Hospital Municipal de Tucuruí, observa-se que em 2017, encontra-se um novo prédio em construção e o antigo foi praticamente demolido.

Vias Públicas, relacionadas na Ação Civil Pública, Lauro Sodré, Avenida 07 de setembro, Avenida 31 de março, Avenida Raimundo Veridiano Cardoso, Rua Dom Cornélio Vermans, Avenida Tancredo Neves, Avenida Perimetral, Rua Assis de Vasconcelos e Avenida Santo Antonio, demonstraram em 2017, que quase não sofreram alterações, quanto às medidas de acessibilidade.

Nas vias pública discriminadas, ainda encontram-se os canteiros centrais, e o rebaixamento das guias é observado de modo esporádico, quase inexistente (Figuras 46 a 48).

Figura 46. Via Pública de Tucuruí-PA, 2017

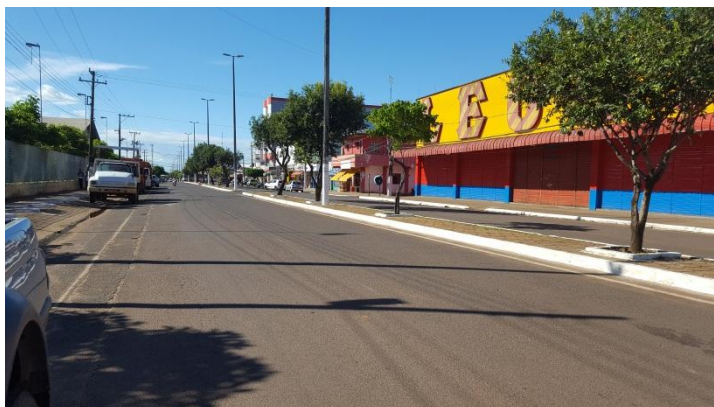


Figura 47. Via Pública de Tucuruí – PA, 2017 **Figura 48.** Via Pública de Tucuruí – PA, 2017

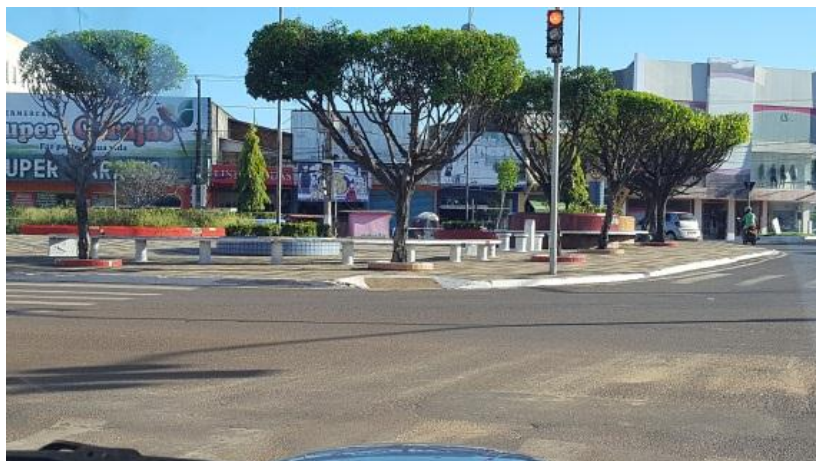


Cabe comentar que o Plano Diretor de Tucuruí estabelece, em seu art. 43, § 2º, IV, que cabe ao Poder Executivo Municipal elaborar plano setorial de estruturação do sistema viário urbano, respeitando as disposições da NBR-9050/04, referente à circulação de pedestres e, em especial, à acessibilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais ou de restrição de locomoção (TUCURUÍ, 2006b).

As Praças Públicas constantes no relatório e, conseqüentemente, na Ação Civil Pública, são as seguintes: Praça do Rotary, Henrique Bonna, da Bandeira, das Flores, Pedro S, Jardim Paraíso e São Francisco.

Em 2017, verificou-se que na Praça do Rotary foram efetivados rebaixamentos das guias (Figura 49), porém nenhuma outra modificação foi realizada para implementação da acessibilidade naquele lugar. A Praça Henrique Bonna encontrava-se em reforma. Nas outras praças, não houve qualquer modificação, após a realização do relatório da Associação Carajás, no ano de 2006.

Figura 49. Praça do Rotary em Tucuruí –PA, 2017



Na Feira Municipal de Tucuruí, em 2017, não observou-se nenhuma medida de acessibilidade, contrariando o disposto nas normas que tratam da efetivação da acessibilidade nos espaços públicos, como demonstrado na Figura 50.

Figura 50. Feira Municipal de Tucuruí – PA, 2017



O Mercado Municipal de Tucuruí permanece sem medidas de acessibilidade, conforme pode-se notar na Figura 51. A rampa de acesso já existia em 2006, e foi condenada na visita da Associação Carajás porque possui uma inclinação acentuada, fora do permitido na norma.

Figura 51. Mercado Municipal de Tucuruí – PA, 2017



Sobre o Ginásio Poliesportivo Ismaelino Pontes, o Relatório da Associação Carajás, em 2006, alegou que ele “não tem rampa de acesso para o interior do mesmo, acesso ruim para a piscina, não tem acesso a quadra, palco e vestiários, não tem banheiros adaptados” (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006, [n.p.]).

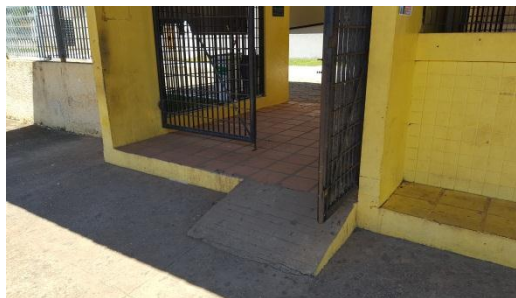
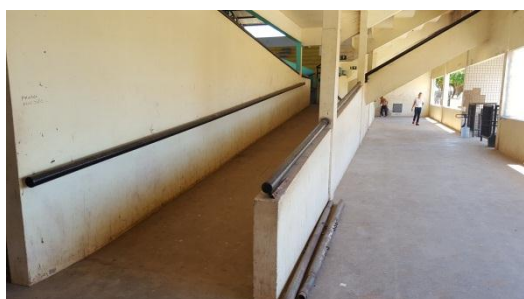
Em 2017, foram observadas a presença de algumas adaptações, como demonstradas nas figuras 52 a 57. Porém, pode-se considerar que as modificações baseiam-se apenas na construção de rampas e rebaixamento de guias.

Figura 52. Ginásio Poliesportivo, 2017



Figura 53. Ginásio Poliesportivo, 2017



Figura 54. Ginásio Poliesportivo, 2017**Figura 55.** Ginásio Poliesportivo, 2017**Figura 56.** Ginásio Poliesportivo, 2017**Figura 57.** Ginásio Poliesportivo, 2017

Ao defrontar-se com a realidade dos espaços públicos em Tucuruí, em 2017, percebe-se que o Plano Diretor Municipal não foi efetivado, quanto à implementação das medidas de acessibilidade, constante nesse documento e, tampouco, foi observado o disposto no conjunto normativo nacional e internacional.

O direito à cidade, conceito difundido através da obra de Lefèbvre (2011), fica prejudicado quando se nota que as pessoas com deficiência não conseguem ver o direito à acessibilidade sendo respeitado e efetivado na cidade de Tucuruí. Desse modo, o acesso à centralidade, ao encontro, ao desenvolvimento da cidadania ficam restritos à parcela da população que não carece de medidas assecuratórias de acessibilidade.

4.2.3 Trabalho acadêmico da Universidade Federal do Pará - UFPA, em 2013: “O Transporte Hidroviário de Passageiros na Região do Lago de Tucuruí – PA”

Antes de adentrar-se na análise da pesquisa intitulada “O Transporte Hidroviário de Passageiros na Região do Lago de Tucuruí – PA”, da Universidade Federal do Pará – UFPA,

realizada no ano de 2013, convém reapresentar o teor da Lei Orgânica de Tucuruí, anteriormente comentado nesse trabalho dissertativo, que em seu artigo 171, estabeleceu que “o Poder Público garantirá, a qualquer munícipe, acessibilidade a todas as dependências de atendimento ao público nos transportes rodoviários e hidroviários” (TUCURUÍ, 2002). Nesse sentido, o Plano Diretor de Tucuruí traçou como diretrizes da política urbana, quanto à infraestrutura e serviços públicos, entre outras metas, o transporte coletivo e a mobilidade e acessibilidade aos espaços públicos e de uso público, logradouros, prédios públicos e privados (TUCURUÍ, 2006a).

O objetivo do trabalho acadêmico, da UFPA, que ora se analisa, foi observar a funcionalidade do sistema de transporte hidroviário de passageiros na região do Lago da Hidrelétrica de Tucuruí, estudando os fatores que explicavam as condições do sistema de transporte operado.

Realizou-se uma pesquisa bibliográfica e de campo, para identificar-se em que medida operava-se o sistema de transporte no Porto do “km11”, localizado na Rodovia Federal - BR 422, desde a sua infraestrutura até a percepção dos usuários e operadores. “A pesquisa realizada no porto do km 11 objetivou conhecer o local utilizado pelo público alvo e, através de dados socioeconômicos, a real situação que este público vivencia, bem como o grau de satisfação com o transporte que utilizam” (FERREIRA, 2013, [n.p.]). Na metodologia, um dos instrumentos foi a aplicação de questionários junto aos passageiros e barqueiros, levando em consideração:

[...] os dados socioeconômicos; destino e motivo da viagem; a forma como é operado o transporte de passageiro: dias e horários de viagens, valor da tarifa; a infraestrutura existente para esse serviço: trapiches, embarcações e acessibilidade para o local de embarque (FERREIRA, 2013, [N.P.]).

Contextualizou-se a pesquisa, comentando-se que a formação da região do Lago de Tucuruí, foi dividida em duas Reservas de Desenvolvimento Sustentável (RDS) Alcobaça (36.128 hectares) e Pucuruí-Ararão (29.049 hectares).

As 1.600 ilhas, que se formaram decorrentes da inundação do território destinado ao lago da barragem de Tucuruí, passaram a ser ocupadas pela população carente da região, a contragosto dos planejadores da Usina Hidrelétrica, que justificavam que aquelas áreas não poderiam ser ocupadas, pois eram de preservação do reservatório (FERREIRA, 2013).

A pesquisa apontou que, de acordo com os dados do IBGE (2010), existiam 608 famílias nas ilhas pertencentes à Reserva Alcobaça, dentro do limite de Tucuçuí, e aproximadamente 2736 habitantes, porém, ressaltou-se que esses dados eram dinâmicos, pois alteravam-se, de acordo com a sazonalidade climática, que ocorre com a variação do nível da água do rio (FERREIRA, 2013).

Segundo FERREIRA (2013), embora a área territorial seja de ampla dimensão, e ocupada por centenas de famílias, as informações, referentes ao transporte naquela região, eram incipientes:

Estudos realizados sobre o transporte hidroviário de passageiros na Amazônia ainda são incipientes, contudo pode-se observar que os voltados para esta área (NAZARÉ, 1989; FADESP e SUDAM, 2001; D-FLUVIAL, 2010; FERREIRA, 2011) apontam a importância da integração de planejamentos urbanos e de transportes para o desenvolvimento de áreas dependentes exclusivamente do modo hidroviário, como as ilhas. Esses estudos contribuem para uma discussão sobre a situação do transporte da população da região do Lago de Tucuçuí, pois as características das populações estudadas são basicamente as mesmas, apresentam uma total dependência do transporte hidroviário para sua locomoção e sempre foram excluídas do processo de planejamento da cidade da qual fazem parte (FERREIRA, 2013, [n.p.]).

A pesquisa relata que os projetos desenvolvidos para a região do Lago de Tucuçuí eram, em geral, de iniciativa da Eletronorte – ELN, e constituíam-se em ações e programas, orientados na questão do desenvolvimento sustentável para a região do Lago, porém, com enfoque predominantemente ambiental. Contudo, entendiam os pesquisadores que “a sustentabilidade vai além de questões ambientais e uma discussão mais abrangente permitiria a elaboração e implantação de ações mais eficientes para a região, sobretudo as referentes ao transporte” (FERREIRA, 2013, [n.p.]).

Quanto à melhoria na infraestrutura e serviços públicos percebeu-se, em algumas poucas ilhas, as instalações de escolas municipais de Tucuçuí.

Com relação aos transportes, constatou-se que não existiam políticas ou programas desenvolvidos para o local, salvo o transporte escolar, de responsabilidade municipal, que contava com financiamento do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) (FERREIRA, 2013).

Apontou-se que o Plano Diretor de Tucuruí, não incluiu a Região do Lago no seu estudo, e apenas citou o “Km 11” como sendo “área para o desenvolvimento de projetos piloto de requalificação e promoção da acessibilidade” (FERREIRA, 2013, [n.p.]).

A pesquisa de campo tomou como objetos de análise: as embarcações; as condições de acesso e a infraestrutura do Porto do “Km 11” (FERREIRA, 2013, [n.p.]).

Sobre as embarcações, que eram particulares, constituíam-se em canoas (89%), em “popopôs” (7%) e nas “rabetas” (4%), todas de uso misto, ou seja, utilizadas tanto para transportar carga, como passageiros²⁵. A falta de conforto e de segurança nas embarcações ficou evidente para os pesquisadores. Constatou-se, ainda, que 78% das embarcações não possuíam coletes salva-vidas, nem bóias (FERREIRA, 2013, [n.p.]).

A Resolução nº 912/2007, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários -ANTAQ, foi citada na pesquisa, conceituando como serviço adequado:

aquele realizado de maneira a satisfazer os requisitos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, conforto, continuidade, atualidade, cortesia na prestação dos serviços, modicidade nas tarifas e fretes e preservação do meio ambiente (FERREIRA, 2013, [n.p.]).

Quanto às condições de acesso e da infraestrutura do Porto do “Km 11”, percebeu-se que o ponto de atracação das embarcações não possuía trapiche ou rampa, o que tornava precário o embarque e desembarque, tanto dos passageiros, quanto das cargas, fator que demonstrou a inexistência de acessibilidade e segurança ao usuário. A pesquisa apontou que “35% dos usuários declararam que o local não é apropriado para embarque de passageiros, e 15% dos entrevistados afirmaram terem sofrido algum tipo de acidente realizando essas atividades, como quedas e escorregadas” (FERREIRA, 2013, [n.p.]).

A falta de um transporte rodoviário complementar, para que os passageiros conseguissem se deslocar do Porto do “Km 11” até o destino final, normalmente a cidade de Tucuruí, foi citada na pesquisa: “o que se verificou foi o fretamento de carros “pau de arara” que saem do próprio porto sendo utilizados por passageiros que levam cargas com maiores volumes ou mais pesados [...]” (FERREIRA, 2013, [n.p.]). Para que utilizassem o ônibus que

²⁵ As canoas são pequenas embarcações primitivas feitas de uma só peça de madeira escavada. São movidas a remos ou pás. Os popopôs são pequenos barcos com cobertura e a motores. São conhecidas como rabetas as canoas que possuem pequenos motores (FERREIRA, 2013, [n.p.]).

fazia o percurso até Tucuruí, as pessoas precisavam andar, aproximadamente, 500 metros, para chegarem na parada de ônibus mais próxima ao porto.

Os resultados obtidos com pesquisa mostraram o abandono em que se encontrava a população que residia nas ilhas do Lago de Tucuruí, e utilizavam o Porto do “Km 11”, para embarque e desembarque.

Segundo a pesquisa, este fato ocorria por não haver políticas públicas voltadas para melhorar a infraestrutura e qualidade de vida dessa população, haja vista que o Poder Público baseava-se na alegação de que as áreas do Porto do “Km 11” e das ilhas foram ocupadas ilegalmente.

Neste sentido, a pesquisa apontou que o primeiro passo, em busca de melhorias, seria a conscientização do Estado, a fim de que a população das ilhas fosse inserida nas políticas públicas, e que as questões de transporte fossem tratadas como “o principal elo para as outras atividades” (FERREIRA, 2013 [n.p.]), e desse modo, possibilitando um desenvolvimento para essa comunidade.

Pinto (2011) relaciona algumas vantagens do modal hidroviário, como o baixo custo de operação por passageiro, o reduzido índice de poluição e, principalmente, a capacidade de integração e desenvolvimento de regiões litorâneas e ribeirinhas. O autor indica que os investimentos de infraestrutura são considerados baixos, levando-se em consideração os dispensados aos transportes terrestres ou aos ferroviários.

As condicionantes acima descritas e o aparato legal da Lei Orgânica de Tucuruí e do Plano Diretor Municipal, versando sobre o estímulo ao transporte hidroviário, não foram suficientes para que se modificasse a realidade desse modal, em Tucuruí. O trabalho acadêmico da UFPA, com a temática do transporte hidroviário para passageiros do lago da Hidrelétrica de Tucuruí, reafirmou que a mobilidade, para os moradores das ilhas, é feita de modo precaríssimo e sem as mínimas condições de acessibilidade. O que se verifica ainda em 2017, sem qualquer alteração ao exposto.

4.2.4 Ministério Público Federal - MPF, em 2013: Recomendação Administrativa - Procedimento Preparatório nº 1.23.007.000101/2013-93

Com o objetivo de apurar a disponibilização de plenas condições de acessibilidade aos candidatos com deficiência, nos dias das aplicações das provas do Exame Nacional do Ensino Médio – ENEM 2013 – a equipe do Ministério Público Federal – MPF, Procuradoria da República no Município de Tucuruí, compareceu à Escola Estadual de Ensino Médio Deputado Raimundo Ribeiro de Souza, em Tucuruí, no dia 27 de outubro de 2013, no período entre 11:45 e 12:15 (BRASIL, 2013a).

Um Relatório de Inspeção (BRASIL, 2013a) foi assinado pelo Procurador da República em Tucuruí, o Senhor Paulo Rubens Carvalho Marques. O coordenador do certame - ENEM 2013, o Senhor Rondinelli Oliveira, acompanhou a equipe do MPF, no momento da visita.

Com informações obtidas no Relatório de Inspeção (BRASIL, 2013a), passa-se a transcrever o observado pela equipe do MPF:

1. Na entrada principal da escola havia rampa de acesso, porém encontrava-se seguida de solo irregular, o que dificultava a locomoção com autonomia dos candidatos com deficiência (Figura 58);
2. Embora, naquele dia de prova, as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida estivessem concentradas em salas com rampas de acesso, verificou-se a existência de salas sem rampas. Alegou-se que esse fato, no dia-a-dia das atividades escolares dos alunos com deficiência, caracterizar-se-ia uma barreira física à acessibilidade;
3. No trajeto feito não foram encontradas barras laterais de apoio, para auxiliar a locomoção das pessoas com deficiência;
4. O trecho da calçada imediatamente à frente de outro portão de acesso à escola não contava com rampas de acesso. Foi observado que o caminho entre o mencionado portão e as salas encontrava-se obstaculizado por solo irregular. Ressaltou-se que, embora esse portão de acesso estivesse desativado no momento da inspeção, melhor atenderia aos propósitos de acessibilidade, pois era mais largo do que o principal e encontrava-se mais próximo das salas reservadas para a realização das provas dos candidatos com deficiência;

5. O acesso ao banheiro masculino encontrava-se com solo irregular e sem rampa de acesso. A porta não tinha as medidas adequadas. A presença de cadeiras, armários e lixeira dificultava a locomoção das pessoas com deficiência (Figura 59);
6. Pontos positivos: mobiliário acessível; aplicadores especializados para atendimento diferenciado; sala de amamentação (Figura 60).

Figura 58. Entrada da EEEM Deputado Raimundo Ribeiro de Souza



Figura 59. Acesso a banheiro masculino



Figura 60. Pontos positivos: sala com rampa de acesso e mobiliário acessível



Foi solicitada, pelo MPF, a lista dos candidatos com deficiência presentes na prova, e seus respectivos endereços, para que dois deles fossem ouvidos (BRASIL, 2013a).

As observações feitas, durante a visita do MPF à EEEM Deputado Raimundo Ribeiro de Souza e descritas no Relatório de Inspeção, fundamentaram a Recomendação Administrativa (Procedimento Preparatório nº 1.23.007.000101/2013-93) encaminhada ao Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais (INEP) e à Coordenação Municipal do Exame Nacional do Ensino médio (ENEM), em Tucuruí, comunicando os diversos problemas de acessibilidade na escola, que foi a utilizada pelas pessoas com deficiência, para a realização da prova do ENEM, no dia 27 de outubro de 2013 (BRASIL, 2013a).

A Secretária Municipal de Educação de Tucuruí foi notificado pelo MPF, afim de que tomasse as medidas necessárias para sanar os problemas de falta de acessibilidade, percebidos na escola inspecionada (BRASIL, 2013a).

Recomendou-se que, nos próximos anos, os candidatos portadores de necessidades especiais fossem alocados em alguma das novas escolas inauguradas no município, as quais presumia-se já serem construídas de acordo com as determinações legais de acessibilidade arquitetônica. A escola sugerida pelo INEP foi a EMEF Manoel Carlos Silva, para futura aplicação do ENEM, que foi vistoriada e constatou-se o razoável atendimento às normas de acessibilidade (BRASIL, 2013a).

Em novembro de 2014, o Procurador da República Luiz Eduardo de Souza Smanioto, lentendendo que o presente inquérito civil público atendeu ao seu escopo, qual seja, promover e fiscalizar o atendimento às normas de acessibilidade, nas escolas definidas para atender aos portadores de necessidades especiais, nos municípios afetos àquela Procuradoria da República, promoveu o seu arquivamento (BRASIL, 2013a).

O procedimento administrativo do MPF buscou a promoção dos direitos das pessoas com deficiência ou outras condições especiais, que é um aspecto central de políticas e pedagogias alicerçadas nos direitos humanos, onde garantir acessibilidade é um dever e uma questão de justiça.

Ao se aplicar exames de avaliação institucional ou de desempenho estudantil, devem ser asseguradas as condições necessárias para o pleno acesso e participação de estudantes com deficiência, considerando os princípios da acessibilidade e possibilitando a todos condições de igualdade, em observância aos marcos legais, políticos e pedagógicos.

Com destaque, reafirma-se a importância da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da ONU em 2006, incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 6.949/2009, que assegura a acessibilidade às pessoas com deficiência.

Nesse sentido, o Decreto nº 5.296/2004, que dá prioridade de atendimento às pessoas com deficiência e regulamenta as leis nº 10.098/2000 e nº 10.048/2000, estabelecendo normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade às pessoas com deficiência. Ainda, a Lei 10.436/2002 e Decreto nº 5.626/2005, que se refere a Libras como meio de comunicação e expressão de natureza visual-motora, com estrutura gramatical própria, constituindo sistema linguístico.

Considerar-se-á, também, a Política Nacional de Educação Especial na Perspectiva da Educação Inclusiva -MEC/2008, que conceitua a Educação Especial como modalidade transversal a todos os níveis, etapas e modalidades (BRASIL, 2008).

Como recursos pedagógicos pode-se reconhecer desde a dilação do tempo, até a disponibilização de recursos de tecnologia assistiva. O atendimento preferencial, intérpretes de libras e guia intérprete, devem ser previstos, para recepcionar e orientar os candidatos com deficiência e que os necessitem (BRASIL, 2008).

4.2.5 Ministério Público Federal - MPF, em 2014: Inquérito Civil Público (nº 1.23007.000068/2014-82)

O Ministério Público Federal – MPF, Procuradoria da República no Município de Tucuruí, por meio do Procurador da República Paulo Rubens Carvalho Marques, com o objetivo de apurar quais eram as condições de acessibilidade dos prédios dos órgãos e entidades federais nos municípios afetos àquela Procuradoria, e estimular a realização de adaptações e adoções de medidas tendentes ao cumprimento do disposto na legislação, resolveu instaurar um Inquérito Civil Público, mediante a Portaria nº 20/2014, datada de 15 de maio de 2014.

Para a instauração do Inquérito Civil Público, alegou-se que incumbe ao MPF zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos

assegurados na Constituição da República, promovendo as medidas necessárias a sua garantia, conforme dispõe o artigo 129, inciso II, da Constituição Federal.

Inicialmente, foi determinada a adoção das seguintes providências:

1. Que se desse conhecimento da instauração do Inquérito Civil Público à Procuradoria Federal dos Direitos do Cidadão e ao Grupo de Trabalho Inclusão para Pessoas com Deficiência, mediante remessa de cópia da Portaria;
2. Que se procedesse ao mapeamento das entidades e órgãos públicos federais existentes nos municípios afetos àquela Procuradoria, com exceção da unidade da Receita Federal, que já havia sido contemplada em procedimento específico;
3. Que fossem expedidos ofícios, solicitando informações sobre o atendimento das exigências descritas no Decreto nº 5.296/04, com a indicação das medidas de acessibilidade existentes e das dificuldades encontradas para o atendimento dos portadores de necessidades especiais;
4. Que os órgãos públicos federais respondessem a um questionário, para verificação das condições de acessibilidade em suas unidades. Mediante as respostas, deveria ser solicitado ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará – CREA-PA a realização de visita técnica aos órgãos/entidades selecionados, com emissão do respectivo relatório técnico de vistoria, para subsidiar eventuais providências ministeriais.
5. Que fossem oficiadas as Secretarias Municipais de Assistência Social, requisitando informações sobre o número estimado de pessoas portadoras de necessidades especiais nos respectivos municípios, afetos àquela Procuradoria da República, com indicação das deficiências preponderantes e descrição das ações municipais voltadas à acessibilidade, inclusive a arquitetônica. Deveriam informar, ainda, sobre a existência de Conselho Municipal de Direitos da Pessoa com Deficiência e de associações de portadores de necessidades especiais com sede no município.
6. Que se oficiasse ao CREA/PA, para que esse informasse se vinha cumprido o disposto no artigo 11, § 1º, do Decreto nº 5.296/04, que diz que as entidades de fiscalização profissional das atividades de Engenharia, Arquitetura e correlatas, ao anotarem a responsabilidade técnica dos projetos, exigirão a responsabilidade profissional declarada do atendimento às regras de acessibilidade previstas na legislação.

7. Que se juntasse aos autos o relatório de auditoria operacional realizada pelo Tribunal de Contas da União-TCU, quanto à acessibilidade dos prédios públicos federais, disponível em: portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2534475.PDF.

O questionário ao qual se refere o item 4, acima descrito, era composto de 33 perguntas para serem respondidas, sobre acessibilidade, pelas entidades e órgãos federais, e deveria ser assinado pelo agente público de maior hierarquia. O Quadro 9 traz o teor desse questionário.

Quadro 9. Questionário para verificação das condições de acessibilidade, pelas entidades e órgãos federais

1. A circulação é acessível desde a rua até o local de atendimento?
2. Os equipamentos urbanos presentes no entorno possibilitam a acessibilidade das pessoas com deficiência até a sua unidade de atendimento?
3. Os corredores utilizados pelos usuários dos serviços possuem largura mínima de 1,50m?
4. As maçanetas das portas utilizadas pelos usuários dos serviços são do tipo alavanca?
5. O vão livre das portas utilizadas pelos usuários dos serviços permite a circulação de uma pessoa em cadeira de rodas (largura mínima livre de 0,80m)?
6. Os usuários dos serviços são atendidos em mais de um pavimento/andar?
7. Há rampa, elevador, ou outro equipamento eletromecânico ligando os pavimentos utilizados pelos usuários dos serviços ou vencendo desníveis menores?
8. As rampas possuem largura mínima de 1,20m?
9. A inclinação das rampas permite a circulação de uma pessoa em cadeira de rodas sem que seja necessária a ajuda de outra pessoa?
10. As rampas contêm avarias (buracos, rachaduras, ondulações) que estejam dificultando ou impedindo a circulação?
11. A porta do elevador permite o acesso de uma pessoa em cadeira de rodas (largura mínima livre de 0,80m)?
12. O interior do elevador tem dimensões que permitem a acomodação de uma pessoa em cadeira de rodas (dimensões mínimas 1,25m de profundidade e 1,0m de largura)?
13. No interior do elevador existe identificação do pavimento, em <i>braille</i> ?
14. Há um corrimão fixado nos painéis laterais e de fundos da cabine do elevador?
15. Há indicação sonora informando em que andar o elevador parou e a direção do movimento (se está subindo ou descendo)?
16. Há corrimão em ambos os lados das escadas utilizadas pelos usuários dos serviços?
17. Há mapa tátil na entrada da área de atendimento, disposto em superfície inclinada e posicionado em altura acessível a um cadeirante? (Mapa tátil: mapa em alto relevo, com informações acessíveis para pessoas com deficiência visual).
18. Há piso tátil de alerta próximo às escadas? (Piso tátil de alerta: piso construído por pequenos círculos em alto relevo, destinado a servir de alerta para pessoas com deficiência visual).
19. Há piso tátil de alerta próximo ao elevador?
20. Há piso tátil direcional na entrada do edifício, indicando o caminho a ser percorrido?

(Piso tátil direcional: piso construído por pequenas faixas em alto relevo, para servirem de linha guia para pessoas com deficiência visual).
21. Há sinalização tátil, em Braille, informando o número do pavimento próximo às escadas?
22. Há sinalização visual, em fonte ampliada, informando o número do pavimento próximo às escadas?
23. Há mesas ou balcões de atendimento adequados para utilização por pessoas em cadeiras de rodas (altura máxima de 0,90m e recuo na parte frontal para aproximação da cadeira de rodas)?
24. Há pelo menos um banheiro acessível, com seus equipamentos e acessórios distribuídos de maneira que possa ser utilizado por pessoas em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida?
25. No banheiro acessível há barras de apoio na lateral e no fundo do vaso sanitário?
26. A unidade está instalada em imóvel próprio?
27. A unidade dispõe de alvará de funcionamento?
28. Há pelo menos um atendente com formação em Libras para atendimento às pessoas com Deficiência auditiva?
29. Os materiais de divulgação (folhetos, cartilhas, lista de documentos, orientações gerais etc.) estão também disponíveis em <i>braille</i> para as pessoas com deficiência visual?
30. Os materiais de divulgação (folhetos, cartilhas, listas de documento, orientações gerais etc.) estão também disponíveis em fonte ampliada para pessoas com baixa visão?
31. Há disponibilização de formulários de solicitação de serviços em fonte ampliada?
32. No caso de utilização de painéis eletrônicos ou monitores de vídeo para indicação de senhas, há sistema sonoro informando o número chamado para orientação de pessoas com deficiência visual?
33. Cite os fatores que, em sua opinião, têm dificultado a adequação de sua unidade para que possa ofertar plena acessibilidade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (pode assinalar mais de um item):
33.1 A falta de oferta dos treinamentos necessários; carência de profissionais (engenheiros, arquitetos etc.);
33.2 A falta de alocação de verbas para a realização das obras ou adaptações necessárias;
33.3 O desconhecimento das obras ou adaptações requeridas;
33.4 O edifício utilizado é tombado, o que dificulta a realização das obras ou adaptações necessárias;
33.5 O edifício utilizado é alugado, o que dificulta a realização das obras ou adaptações necessárias; acentuado grau de exigências presentes nas normas sobre acessibilidade; não há dificuldades; não sei / não se aplica.

Fonte: Ministério Público Federal, Procuradoria da República no Município de Tucuruí. Inquérito Civil Público nº 1.23.007.000068/2014-82 (adaptado)

Às Secretarias Municipais de Assistência Social, oficiadas pelo MPF, conforme o item 5, acima descrito, foi requisitado, além de informações gerais sobre as pessoas com deficiência, que solicitassem às associações de apoio a essas pessoas, o preenchimento de um questionário contendo 7 perguntas, sobre como as pessoas com deficiência e seus familiares

percebiam a cidade em que viviam, quanto as condições de acessibilidade. O Quadro 10 descreve os questionamentos, que deveriam ser respondidos pelas associações.

Quadro 10. Questionário para levantamento de informações, junto às associações de apoio às pessoas com deficiência

1. Essa associação representa ou presta apoio ou auxílio a pessoas com que tipo de deficiência?
2. Informe o número de pessoas com deficiência que essa associação apoia: (Se não tiver o número exato, pode ser aproximado).
3. A partir de sua experiência com pessoas com deficiência e com seus familiares, avalie os itens a seguir em relação à sua região. Os critérios para as respostas são: - Todos (as) estão adequados (as); - A maior parte está adequada; - A menor parte está adequada; - Todos(as) estão inadequados (as); - Não sei / não se aplica. 3.1 Nível de adequação dos órgãos públicos federais para proporcionar o acesso das pessoas com deficiência às suas dependências; 3.2 Nível de adequação das formas de atendimento colocadas à disposição das pessoas com deficiência pelos órgãos públicos federais; 3.3 Nível de adequação das ruas e calçadas para possibilitar a locomoção das pessoas com deficiência; 3.4 Nível de adequação dos meios de transporte colocados à disposição das pessoas com deficiência.
4. Assinale os fatores que mais têm prejudicado a acessibilidade das pessoas com deficiência física aos órgãos públicos federais e aos serviços por eles ofertados em sua região: (pode assinalar mais de um item): 4.1 Ausência de rampa de acesso aos edifícios que prestam atendimento; 4.2 Inclinação inadequada das rampas de acesso aos edifícios que prestam atendimento; 4.3 As rampas apresentam avarias (buracos, rachaduras, ondulações); 4.4 Inexistência de elevador ou outro equipamento ligado pavimentos; 4.5 Elevadores inadequados às pessoas que utilizam cadeira de rodas; 4.6 Altura inadequada de mesas e balcões destinados ao atendimento; 4.7 Banheiros inadequados às pessoas que utilizam cadeira de rodas.
5. Assinale os fatores que mais têm prejudicado a acessibilidade das pessoas com deficiência visual aos órgãos públicos federais e aos serviços por eles ofertados em sua região: (pode assinalar mais de um item): 5.1 Falta de material de divulgação em <i>braille</i>; 5.2 Falta de material de divulgação em fonte ampliada; 5.3 Falta de formulários em fonte ampliada; 5.4 Falta de sistema sonoro informando as senhas chamadas; 5.5 Falta de sistema sonoro indicando em que anda o elevador parou e se está subindo ou descendo; 5.6 Falta de indicação do pavimento em braille nos comandos dos elevadores; 5.7 Falta de mapa tátil na entrada dos edifícios; 5.8 Falta de piso tátil; 5.9 Outros. Não há dificuldades. Não sei / não se aplica.
6. Assinale os fatores mais têm prejudicado a acessibilidade das pessoas com deficiência auditiva aos órgãos públicos federais e aos serviços por eles ofertados em sua região: (pode

assinalar mais de um item):

- 6.1 Ausência de atendente treinado em libras;
- 6.2 Ausência de atendente treinado em leitura labial;
- 6.3 Falta de assistência para preencher formulários em português;
- 6.4 Outros. Não há dificuldades. Não sei / não se aplica.

7. Em sua opinião, que medidas deveriam ser adotadas para melhorar a acessibilidade das pessoas com deficiência aos órgãos públicos federais e aos serviços por eles ofertados?

Fonte: Ministério Público Federal, Procuradoria da República no Município de Tucuruí. Inquérito Civil Público nº 1.23.007.000068/2014-82 (adaptado)

A Instauração do Inquérito Civil Público, pelo MPF em Tucuruí, se deu considerando que é dever do Estado remover toda e qualquer barreira física, bem como proceder às reformas e adaptações necessárias, de modo a permitir o acesso de pessoas com restrição locomotora aos prédios públicos, pois as barreiras arquitetônicas que obstaculizam a locomoção de pessoas, com segurança e autonomia, têm o condão de colocar cidadãos em desvantagem na condução de suas vidas sociais.

Com fundamento na Lei 7.853/89, o Ministério Público, obrigatoriamente, deverá intervir nas ações públicas que tratem de interesses das pessoas com deficiência (BRASIL, 1989), e a isso acrescenta-se o teor da Lei da Acessibilidade (Lei 10.098/00) que determinou critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência, mediante a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios (BRASIL, 2000b).

Nesse prisma, o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15) dispôs normas específicas sobre a acessibilidade, e estabeleceu que estão sujeitas ao Estatuto a aprovação de projetos arquitetônicos e urbanísticos com destinação pública ou coletiva, e o desenho universal passou a ser regra para a concepção e a implantação de projetos e, na impossibilidade de sua execução, a adaptação razoável deve ser considerada. Ademais, a NBR9050 de 2004, com revisão em 2015, trouxe as regras referentes à acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

O presente Inquérito Civil Público não contemplou os edifícios públicos que estivessem fora da alçada federal, portanto, dois dos prédios citados no relatório da Associação Carajás, em 2006, como sendo inacessíveis, não configuraram da relação dos imóveis inspecionados, quais sejam, a Câmara Municipal de Tucuruí e a Prefeitura Municipal de Tucuruí.

Na Câmara Municipal de Tucuruí, observou-se que foram efetivadas, adaptações no pavimento térreo (Figuras 61 a 64) , tornando-o acessível, porém, o acesso ao andar superior, onde se encontra o Salão Nobre Parlamentar, continua sem acessibilidade, constituindo-se em uma escada (Figura 65).

Figura 61. Câmara Municipal de Tucuruí, 2017 **Figura 62** Câmara Municipal de Tucuruí, 2017

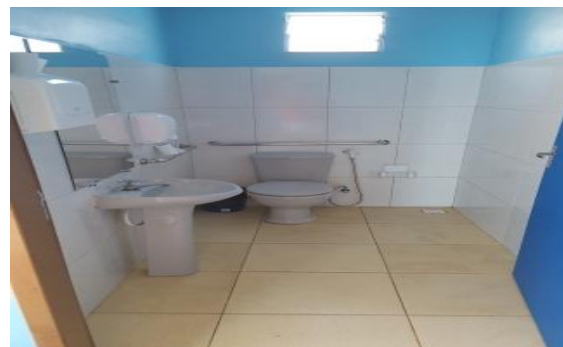


Figura 63. Câmara Municipal de Tucuruí, 2017 **Figura 64** Câmara Municipal de Tucuruí, 2017



Figura 65. Câmara Municipal de Tucuruí, 2017



Em 2006, o Relatório da Associação Carajás documentou que Prefeitura Municipal de Tucuruí:

não tem condição nenhuma de acesso para cadeirantes, difícil acesso para pessoas com dificuldade de locomoção, corredores estreitos, só tem escadas ligando os pavimentos do prédio, não tem banheiros adaptados e nem servidores aptos para atender PPD (ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, 2006, [n.p.]).

O prédio da Prefeitura Municipal de Tucuruí (Figuras 66 a 69), hodiernamente, continua a se destacar como um dos exemplos de descaso, sobre a implantação das medidas de acessibilidade, que, embora seja a sede do Poder Executivo Municipal, permanece não oferecendo condições de acesso às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, pois o trânsito entre os andares continua sendo feito somente por meio de escadas.

Figura 66. Prefeitura Municipal de Tucuruí, 2017



Figura 67. Prefeitura Municipal de Tucuruí, 2017



Figura 68. Prefeitura Municipal de Tucuruí, 2017

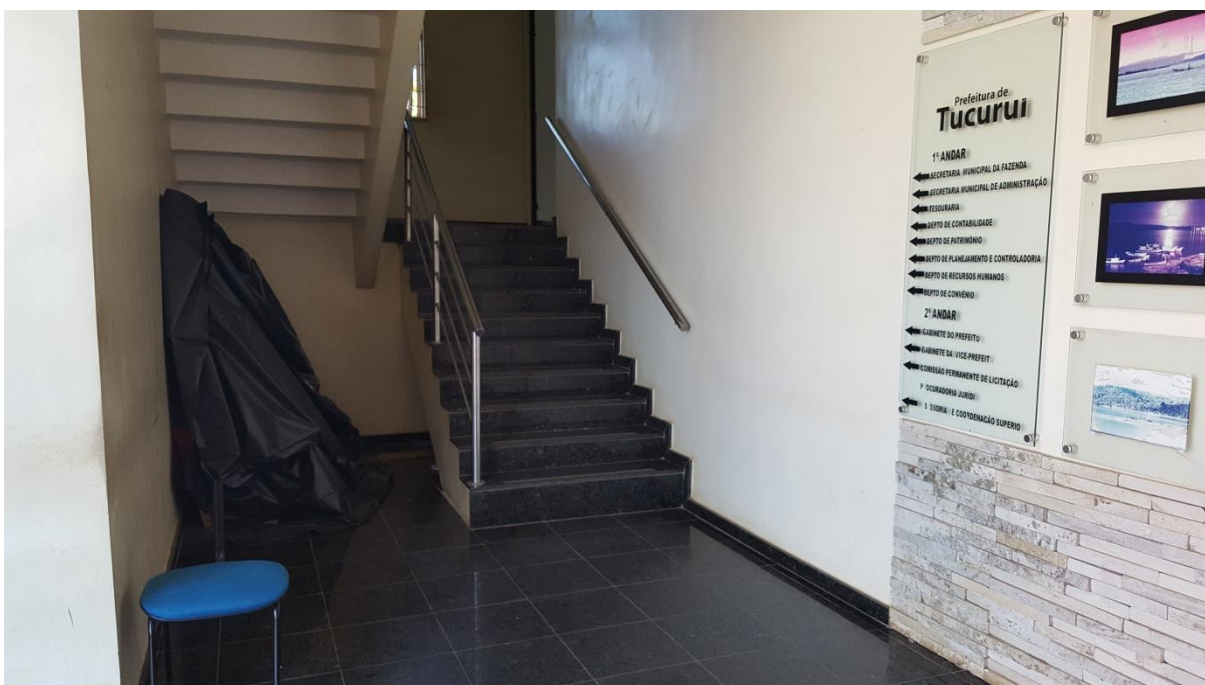


Figura 69. Prefeitura Municipal de Tucuruí, 2017



O Plano Diretor de Tucuruí, que é uma lei municipal, foi produzido nessa Casa Legislativa, e estabelece, em seu artigo 5º, incisos I e III, que a política urbana observará, respectivamente: a gestão democrática da cidade, assegurando e estimulando a participação da população e de todos os setores organizados da sociedade, nas atividades de planejamento, implementação e fiscalização de políticas, programas e projetos; a provisão de equipamentos e serviços urbanos, em quantidade, qualidade e distribuição espacial adequados, garantindo-se o pleno acesso a todos os cidadãos (TUCURUÍ, 2006b).

Nesse sentido, é flagrante a contradição existente entre o que dispôs a norma municipal sobre o acesso e participação de todos à gestão democrática da cidade de Tucuruí, haja vista que as acomodações do Plenário e Executivo Municipais encontram-se inacessíveis às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

4.2.6 – Defensoria Pública do Estado do Pará, em 2016-2017: o “Caso Banco do Brasil S/A”

Nesse ponto, serão mostrados, em ordem cronológica ascendente, os diversos procedimentos instaurados pela Defensoria Pública do Estado do Pará, em desfavor do Banco do Brasil S/A, por não cumprir integralmente a legislação sobre acessibilidade, em sua agência de Tucuruí.

- Instauração de Procedimento Administrativo Preparatório para Atuação na Tutela Coletiva (18 de fevereiro de 2016)

A Defensoria Pública do Estado do Pará, em Tucuruí, com fundamento nos artigos 5º, LXXXIV e 134 da CF, e art. 5º, II, da Lei nº 7.347/85, instaurou o Procedimento Administrativo Preparatório para Atuação na Tutela Coletiva, sob a Portaria nº 01/2016 DP-TUC, cujo objeto foi apurar as denúncias sobre a suposta não observância do artigo 1º da Lei nº 10.048/00, que dispõe sobre o atendimento prioritário, e da ausência de acessibilidade no Banco do Brasil, agência de Tucuruí, tendo os fatos origem no Termo de Declarações da Associação Carajás de Portadores de Deficiência (PARÁ, 2016d), datado de 18 de fevereiro de 2016.

No Termo de Declarações da Associação Carajás de Portadores de Deficiência, prestado à Defensoria Pública de Tucuruí, a presidente dessa Associação, Sra. Alexandra Bezerra do Nascimento, declarou que recebia muitas queixas provenientes da utilização das agências financeiras, pelas pessoas com deficiência, em Tucuruí (PARÁ, 2016d).

Uma das queixas versava sobre o atendimento prioritário, que pelo motivo das instituições financeiras dispensarem somente um caixa com esse destino, para atender pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, tornava a fila prioritária maior que as demais filas, contrariando o disposto no artigo 6º, § 2º do Decreto 5.296/04, que impõe como prioritário o atendimento prestado antes de qualquer outro, depois de concluído o atendimento que estiver em andamento (PARÁ, 2016d).

Em específico à agência do Banco do Brasil em Tucuruí, declarou-se que, nessa instituição financeira, não havia caixa automático acessível, pois, o único antes existente tinha sido retirado. Declarou-se, também, que na parte térrea, somente existia atendimento para pessoa jurídica, sendo os outros atendimentos feitos no andar superior do prédio, que é

absolutamente inacessível para as pessoas com deficiência, pois o acesso se dava por uma escada. Ainda, que a agência bancária não disponibiliza funcionário para auxílio às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (PARÁ, 2016d).

A responsável pela instauração do Procedimento Administrativo, em comento, foi a 2ª Defensoria Pública Cível de Tucuruí, representada pelo Defensor Público Titular Sr. Renato Mendes Carneiro Teixeira, que também efetuou a vistoria no Banco do Brasil e produziu o seu respectivo Termo de Inspeção e Recomendação, em 26.02.2016.

Em resposta ao Termo de Inspeção e Recomendação nos autos do Procedimento Administrativo Preparatório para Atuação na Tutela Coletiva, o Banco do Brasil encaminhou uma correspondência à Defensoria Pública, datada de 16 de março de 2016, informando que providenciaria as adequações no primeiro piso do prédio, para o atendimento às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, pois segundo o departamento de engenharia daquela instituição financeira, os estudos arquitetônicos, a princípio, inviabilizaram a instalação de equipamento de elevação ao piso superior.

- Audiência Pública (1º de abril de 2016)

Participaram de uma Audiência Pública , em 1º de abril de 2016, a Defensoria Pública do Estado do Pará, em Tucuruí, o Banco do Brasil S/A, em Tucuruí, e a Associação Carajás de Portadores de Deficiência, para discutirem pontos importantes, relativos à falta de acessibilidade no prédio da instituição financeira, apontados no Termo de Inspeção e Recomendação, constante nos autos do Procedimento Administrativo Preparatório para Atuação na Tutela Coletiva (Portaria nº 01/2016 DP-TUC).

Dentre os pontos discutidos, estavam os que obrigariam o Banco do Brasil a:

1. Disponibilizar às pessoas com deficiência atendimento de caixa, no pavimento térreo, por meio de um funcionário;
2. Inverter a porta de acesso ao setor de tesouraria, guardando a metragem de, no mínimo, 0,80 m de largura, e 2,10 m de altura;
3. Providenciar que o mecanismo de acionamento (abertura e fechamento) das portas requeresse pouca força humana direta, e que suas maçanetas fossem do tipo alavanca, instaladas a uma altura entre 0,90 m e 1,10 m;

4. Instalar um guichê de atendimento com altura adequada, seguindo as normas da ABNT;
5. Tornar acessível o balcão de serviço instalado no pavimento térreo, possibilitando a utilização por cadeirantes;
6. Instalar no setor de caixas automáticas um terminal de autoatendimento de acordo com as normas de acessibilidade (PARÁ, 2016a).

Figura 70. Audiência Pública – Defensoria Pública, em Tucuruí (PA)



Fonte: PARÁ (2016b)

Figura 71. Audiência Pública – Defensoria Pública, em Tucuruí (PA)



Fonte: PARÁ (2016b)

Estabeleceu-se que, até o dia 15 de abril de 2016, o Banco do Brasil informaria uma data, referente à instalação de um caixa de autoatendimento adaptado e às reformas na agência, possibilitando o atendimento no pavimento térreo (PARÁ, 2016a).

No dia 16 de março, o Banco do Brasil solicitou dilação de prazo para prestar as informações citadas, sendo que, no dia 20 desse mesmo mês, a Defensoria recebeu outro ofício, o qual foi apresentado uma proposta de compromisso, no qual a agência iria promover algumas alterações no piso térreo, para instalação de guichê de atendimento de caixa acessível, não sendo ofertado prazo para instalação de caixa de autoatendimento adaptado. (PARÁ, 2016a).

- Ação Civil Pública – Processo nº 0005151-35.2016.8.14.0061 TJE-PA (02 de maio de 2016)

A Defensoria Pública do Estado do Pará, em Tucuruí, 2ª Defensoria Pública Cível de Tucuruí, ingressou com uma **Ação Civil Pública**, processo nº 0005151-35.2016.8.14.0061 TJE-PA, no dia 02 de maio de 2016, contra o Banco do Brasil S/A, agência de Tucuruí.

Após a lavratura de documentos por parte da Defensoria Pública, como por exemplo, o Termo de Inspeção e Recomendação, constante nos autos do Procedimento Administrativo Preparatório para Atuação na Tutela Coletiva (Portaria nº 01/2016 DP-TUC), e a realização da Audiência Pública, em 1º de abril de 2016, o Banco do Brasil se propôs a “promover algumas alterações no piso térreo, para instalação de guichê de atendimento de caixa acessível, não sendo ofertado prazo para instalação de caixa de autoatendimento adaptado” (PARÁ, 2016a, [n.p]).

O Defensor Público Titular, Sr. Renato Mendes Carneiro Teixeira, da 2ª Defensoria Pública Cível de Tucuruí, declarou que:

A proposta oferecida não se coaduna com as normas de proteção das pessoas com deficiência, razão pela qual foi recusada”, explicou Renato Mendes, defensor público Regional do Lago de Tucuruí. “Após essa tentativa frustrada, ingressamos com a ação”, disse o defensor. Mendes disse ainda que “essa é uma excelente notícia para todos nós que lutamos pela inclusão e respeito da pessoa com deficiência em Tucuruí (PARÁ, 2016^a, [n.p]).

Na inicial, nos autos da Ação Cível Pública, a Defensoria Pública de Tucuruí requereu, em sede de tutela provisória, que o Banco do Brasil S/A fosse compelido, a apresentar projeto, e cronograma de obras, de instalação, no piso inferior da sua agência em Tucuruí, de

uma Plataforma Elevatória de Percurso Vertical, com caixa enclausurada (percurso fechado), para o fim de permitir o acesso de pessoas com dificuldade de locomoção ao piso superior. Postulou, ainda, que fosse determinado que o Banco do Brasil S/A instalasse um caixa de autoatendimento adaptado no piso térreo, bem como no posto de atendimento da vila residencial da Eletronorte, no prazo máximo de 3 (três) meses. O pedido estava fundamentado nos artigos 227, 2 e 244 da Constituição Federal; artigo 2º, parágrafo único, inciso V, alínea "a" da Lei n 7.859/1989; artigo 7º, inciso I do Decreto n. 3.298/99; Artigo 11, parágrafo único, II e III da Lei Federal n 10.098/00; artigos 10, 14, 19 e 20 do Decreto Federal n 5.296/04; artigo 50 da Lei n 13.146/2015.

O feito se encontrava instruído documentalmente, com a juntada do Termo de Inspeção e Recomendação, realizada em 26 de fevereiro de 2016, pela Defensoria Pública, a Ata de Audiência Pública, realizada em 1º de abril de 2016, e os ofícios emitidos pela instituição financeira requerida, sendo que em um deles o Banco do Brasil reconheceu que as normas de acessibilidade não estavam sendo cumpridas integralmente, em sua agência em Tucuruí, e informou sobre as providências de adequação, solicitando a dilação do prazo, para atendimento das recomendações feitas pela Defensoria Pública do Estado do Pará.

A decisão do Tribunal de Justiça do Estado do Pará, em Primeira Instância, em 06 de maio de 2016, declarou que o pressuposto da lide se assentava em um fundamento da República Federativa, qual seja a dignidade da pessoa humana, pelo disposto no artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal, bem como sobre objetivos fundamentais da República, quais sejam, a construção de uma sociedade justa, com erradicação da marginalização e redução das desigualdades sociais, conforme o artigo 3º, incisos I e III, da Constituição Federal, e que, segundo o entendimento do Tribunal, são valores os quais, em um juízo de ponderação, devem prevalecer diante de outros de menor valia. Desse modo, ficou afastado o pressuposto negativo da tutela provisória, contida no artigo 300, § 3º, do Código de Processo Civil - CPC.

No que diz respeito aos prazos solicitados pela Defensoria Pública, a decisão declarou que eram exíguos, em virtude da própria natureza jurídica da parte requerida, qual seja, a de sociedade de economia mista, exigindo a realização de licitação para que se cumprissem as providências pleiteadas.

Diante do exposto, o Tribunal deferiu parcialmente a antecipação dos efeitos da tutela, para determinar que o Banco do Brasil S/A apresentasse, no prazo de 2 (dois) meses, a contar de sua intimação, projeto de instalação no piso inferior da agência situada na Avenida Raimundo Veridiano Cardoso, n 42, Bairro Bela Vista, no município de Tucuruí, de uma Plataforma Elevatória de Percurso Vertical com caixa enclausurada (percurso fechado), para dar acesso ao piso superior, bem como que apresentasse o cronograma da obra, devendo esta ser concluída no prazo máximo de 9 (nove) meses. Igualmente, determinou-se que a parte requerida instalasse caixa de autoatendimento adaptado no piso térreo da mesma agência, e outra no posto de atendimento da vila residencial da Eletronorte, no prazo de até 4 (quatro) meses.

Firmou-se que o descumprimento de qualquer das medidas acima impostas ensejaria no pagamento, pela parte requerida, de multa diária no valor correspondente a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), considerando o seu lucro líquido de R\$ 14.400.000.000,00 (quatorze bilhões e quatrocentos milhões de reais) obtido no ano de 2015.

Em virtude da natureza da causa, denotou-se a possibilidade de conciliação entre as partes, razão pela qual se designou audiência para o dia 16 de junho de 2016.

Realizada a audiência de conciliação, no dia 16 de junho de 2016, as partes não chegaram a um acordo, seguindo o curso do processo.

O caso apresentado, mostrou que o Banco do Brasil S/A, sociedade de economia mista, ou seja, com patrimônio parcialmente público, não tem observado o disposto nas normas legais sobre acessibilidade à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. Aqui, constatam-se não só as barreiras físicas, mas também, as barreiras atitudinais, pois percebe-se que o comando da empresa é procrastinar na efetivação das medidas de acessibilidade, na agência de Tucuruí.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que se pode confirmar com a investigação, é que a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, que é um espaço concebido por excelência, projetou e desenvolveu não somente uma obra de grandes proporções arquitetônicas, mas sim, a ideia de que, para possibilitar-se o desenvolvimento regional, quase nada poderia ser apresentado como óbice a esse empreendimento, que atendia ao capital. Desse modo, parte da floresta foi inundada e comunidades remanejadas de seus locais de origem, desconsiderando-se o vivido pelos sujeitos que habitavam essas localidades.

Passados mais de trinta anos da inauguração da hidrelétrica, o espaço percebido na cidade de Tucuruí denota-se de centralidades antagônicas, que se concentram em dois principais núcleos urbanos. Um deles foi concebido para atender a construção e manutenção da usina hidrelétrica, que é a vila da Eletronorte, constituída por completa infraestrutura urbana, com prédios comerciais e moradias de bom padrão habitacional. O outro núcleo urbano é a cidade de Tucuruí, propriamente dita, que já existia anteriormente à obra da hidrelétrica, e acomodava uma pequena população dedicada à pesca e comercialização da castanha, e que sofreu, com a política desenvolvimentista, uma forte expansão territorial dada sem planejamento e políticas urbanas, o que promoveu o surgimento de diversos espaços de segregação, que amputaram da população o direito de inclusão social.

A pesquisa estudou Tucuruí no contexto socioeconômico e político do sudeste paraense, atendo-se ao seu processo de elaboração do Plano Diretor Participativo, que teve início em 2005, sendo o documento legal promulgado em dezembro de 2006. Sobre o período de construção do respectivo plano, pode-se observar que o processo se deu amparado em diretrizes gerais propostas pelo Ministério das Cidades e pela legislação vigente à época. Porém, embora o rigor técnico tenha sido visualizado por meio dos documentos analisados, não foi possível diagnosticar se a participação da coletividade se deu como mero formalismo a um procedimento com resultados anteriormente programados, ou se de fato influenciou na tomada de decisões, acerca das temáticas a serem inseridas, e o modo como seriam tratadas, no Plano Diretor.

As duas hipóteses levantadas no projeto da pesquisa, quanto à implantação das medidas de acessibilidade em Tucuruí, no recorte temporal entre 2007 a 2017, puderam ser observadas, no decorrer da investigação.

A primeira se confirmaria se a existência do Plano Diretor Participativo e legislação correlata tivessem sido suficientes para que o Poder Público cumprisse com as necessárias medidas sobre a acessibilidade, otimizando o direito à cidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A produção de material fotográfico, para atestar as condições de acessibilidade na cidade, em 2017, demonstrou que pouco se avançou em medidas que pudessem trazer mais qualidade de vida às pessoas com deficiência, quanto à situação de mobilidade e acessibilidade urbanas.

Por sua vez, a segunda hipótese foi confirmada ao comprovar-se que sociedade local tem sido coadjuvante na busca da efetivação do Plano Diretor em Tucuruí, no que diz respeito à implantação das medidas de acessibilidade, o que, consequentemente, frustrou a primeira hipótese, que previa como suficiente a iniciativa da Administração Pública Municipal.

A pesquisa em documentos administrativos e judiciais, demandados pelo Ministério Público Federal, pelo Ministério Público do Estado do Pará e pela Defensoria do Estado do Pará, como Ações Civis Públicas, Recomendação Administrativa e Inquérito Civil Público, a respeito da garantia fundamental do direito à acessibilidade às pessoas com deficiência, em Tucuruí, e entrevistas com sujeitos representantes de associação de apoio às pessoas com deficiência, comprovaram a intervenção social e institucional nas ações por acessibilidade nessa cidade.

Em Tucuruí, ao eliminar-se as barreiras físicas e atitudinais, tornar-se-ia efetiva e eficaz a aplicação do aparato normativo existente, sobre a acessibilidade para as pessoas com deficiência, garantindo-se a essas pessoas a possibilidade de exercerem com independência a cidadania, tão importante para a realização do princípio da dignidade humana. Mas, ao deparar-se com importantes órgãos públicos, como a Prefeitura Municipal e Câmara Municipal que, até julho de 2017, mostraram-se inacessíveis, infelizmente, ainda se confirma o constatado em 2006, no relatório apresentado pela Associação Carajás de Portadores de Deficiência: “Tucuruí, é uma cidade que exclui”.

O direito à cidade, difundido por Lefèbvre (2011), bandeira do movimento de reforma urbana no Brasil, que promove a gestão democrática da cidade, objetivando o pleno acesso aos serviços da cidade e a construção de uma cidade mais inclusiva e solidária, encontra em Tucuruí impedimentos variados, porém, é na falta da implantação da acessibilidade que está o

entreve que nega, às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, a possibilidade de fruição e gozo do que a cidade oferece, e dela participarem ativamente.

Sem medidas que promovam o encontro, o acesso à centralidade, a utilização dos espaços e equipamentos públicos, e a participação democrática e inclusiva na cidade, o sentido da igualdade se esvai, pois as diferenças precisam ser percebidas não como problemas das pessoas, mas sim de uma sociedade que não inclui e segrega ao isolamento àqueles que estão impossibilitados de exercerem seus direitos porque a cidade não foi planejada para todos.

Tucuruí é uma cidade inacessível às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e a revisão do Plano Diretor Participativo, que está sendo realizada neste ano de 2017, precisa rever essa temática, em respeito ao aparato normativo e aos cidadãos que estão sendo prejudicados, e, para tanto, toda a sociedade e o Poder Público devem mobilizar-se para a efetivação do que a lei já dispôs como direito fundamental, qual seja, o direito à acessibilidade.

REFERÊNCIAS

- ALMADEI, V. A. **Urbanismo realista**. Campinas, SP: Millennium Editora, 2006.
- ARMANDO, D. **Acessibilidade aos Pedestres na Cidade de Tucuruí**. Trabalho Acadêmico. Engenharia Civil, UFPA, Tucuruí, 2011.
- ALVAREZ, I. P. “**A Segregação como Conteúdo da Produção do Espaço Urbano**”. In A cidade contemporânea: segregação espacial / Vasconcelos, P. de A; Corrêa, R. e Pintaui, S. M. (orgs.) 1. ed., 1ª impressão. – São Paulo: Contexto, 2016.
- ALVES, G. da A. **A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano**. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, M. E. B. (org.). A Produção do Espaço Urbano. São Paulo: Editora Contexto, 2016.
- ALVES, T. F. **A produção do espaço urbano sob a ótica de Henri Lefèbvre: considerações críticas e proposições metodológicas**. IV Encontro Internacional de Ciências Sociais: Espaços Públicos, Identidades e Diferenças. De 18 a 21 de novembro de 2014.
- ARANTES, O. F.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002, 3ª ed.
- ARAÚJO, J. A. **Sobre a Cidade e o Urbano em Henri Lefèbvre**. GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paulo, nº 31, p. 133-142, 2012.
- ASSOCIAÇÃO CARAJÁS DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA. Relatório. Tucuruí, 2006.
- BARCELLOS, A. P.; CAMPANTE, R. R. **A Acessibilidade como Instrumento de Promoção de Direitos Fundamentais**. In: FERRAZ, C. V.(org). **Manual de Direitos da Pessoa com Deficiência**. São Paulo: Saraiva, 2012, pp 175-91.
- BECKER, B. **Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva**. Espaço e Debates. São Paulo, ano XI, v. 32, p. 47-56, 1991.
- BORGES, R. C. N. **Definição de Transporte Coletivo Urbano**. Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados Centro de Documentação e Informação Coordenação de Biblioteca, 2006. Disponível em <http://bd.camara.gov.br>. Acesso em 14.07.2017.
- BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil (1988)**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em 15 de fev. de 2016.
- _____. **Decreto nº 3.956, de 8 de outubro de 2001a**. Promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/d3956.htm. Acesso em 17 jan. de 2017.

_____. **Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.** Regulamentou a Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas as pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 10 jun. 2016.

_____. **Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009.** Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em 17 de jan. de 2017.

_____. **Decreto nº 7.612, de 17 de novembro de 2011.** Institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Plano Viver sem Limite. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2011/decreto-7612-17-novembro-2011-611789-norma-pe.html>. Acesso em 17 jan. de 2017.

_____. **Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008.** Aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Congresso/DLG/DLG-186-2008.htm. Acesso em: 17 jan. 2017.

_____. IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Brasil em Síntese.** Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/pa/tucuru/panorama>. Acesso em 06.07.2017a.

_____. IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Caderno Temático 2017 – Cidades Sustentáveis.** Disponível em http://www.ibge.gov.br/apps/atlas_nacional/. Acesso em 06.07.2017b.

_____. **Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985.** Torna obrigatória a colocação do "Símbolo Internacional de Acesso" em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1980-1987/lei-7405-12-novembro-1985-367964-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 22 jul. de 2017.

_____. **Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989.** Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7853.htm. Acesso em 17 jan. de 2017.

_____. **Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.** Dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências. Disponível em <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/532677.pdf>. Acesso em 17 jan. de 2017.

_____. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996.** Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em <http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/dh/volume%20i/cullei9394.htm>. Acesso em 17 jan. de 2017.

_____. **Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000a.** Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Disponível em <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/851840.pdf>. Acesso em 19 jan. de 2017.

_____. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000b.** Lei da Acessibilidade. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2000/lei-10098-19-dezembro-2000-377651-norma-pl.html>. Acesso em 19 jan. de 2017.

_____. **Lei nº 10.226, de 15 de maio de 2001b.** Acrescenta parágrafos ao art. 135 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965, que institui o Código Eleitoral, determinando a expedição de instruções sobre a escolha dos locais de votação de mais fácil acesso para o eleitor deficiente físico. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2001/lei-10226-15-maio-2001-335911-norma-pl.html>. Acesso em 17 jan. de 2017.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001c.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/463822.pdf>. Acesso em 17 jan. de 2017.

_____. **Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002.** Dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais - Libras e dá outras providências. Disponível em <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/821803.pdf>. Acesso em 17 jan. de 2017.

_____. **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. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 24 jun. de 2016.

_____. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em 24 jun. de 2016.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Plano Diretor Participativo**/Coordenação Geral de Raquel Rolnik, Benny Schasberg e Otilie Macedo Pinheiro – Brasília: Ministério das Cidades, dezembro de 2005.

_____. Ministério da Educação e Cultura – MEC/SECADI. **Política Nacional de Educação Especial na Perspectiva da Educação Inclusiva**, 2008.

_____. Ministério Público Federal. Procuradoria da República no Município de Tucuruí. **Relatório de Inspeção**. Procedimento Preparatório nº 1.23.007.000101/2013-93, de 2013a.

_____. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 440.028 – São Paulo**, 29 de outubro de 2013b. Relator: Min. Marco Aurélio.

BEZERRA, R. M. N. **Artigo 9: Acessibilidade**. In: DIAS, J.(org) **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**- Novos Comentários. Brasília: 2014.

CARLA, L. **Acessibilidade é muito mais do que rebaixar calçadas**. Blog Recanto das Letras. Publicado em 19.11.2009. Disponível em <http://www.recantodasletras.com.br/artigos/1932014>. Acesso em 12.07.2017.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

_____. (org.) **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015.

_____. **Direito à Cidade: a atualidade de Henri Lefèbvre**. Entrevista 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nKcdOMyobLU>. Acesso em 20.02.16.

_____;VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.

CARVALHO, C. S.; ROSSBACH, A. (orgs).**O Estatuto da Cidade Comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.

CARVALHO. Delza Rodrigues de. As práticas espaciais do percebido, concebido e vivido nos municípios de Lisboa e Sintra. **Revista de Geografia (UFPE)** V. 29, nº 3, 2012, pp. 37-53.

CATALÃO, I. **Brasília, metropolização e espaço vivido: práticas especiais e vida cotidiana na periferia goiana da metrópole** [online]. São Paulo: Editora UNESP; São

Paulo: Cultura Acadêmica, 2010, pp. 16-30 . <http://books.scielo.org> Acesso em 23 de abril de 2017.

CIDADES: **Revista científica** / Grupo de Estudos Urbanos – Presidente Prudente: Ed. Expressão Popular, 2008, Vol.5, nº 8.

CONGILIO, C. R. **Duas faces da mineração no sudeste paraense: o extrativismo mineral como base material do neodesenvolvimentismo**. Anais da VII Jornada Internacional de Políticas Públicas, 25 a 28 de agosto de 2015.

COSTA, G. M. **Aproximação entre teoria e prática urbana: reflexões a partir do pensamento de Henri Lefèbvre**. UFMG, Belo Horizonte, V. 20, N.1, p. 168-189, jan./jun. 2013.

DIÁRIO DO PARÁ. **75% Dos Paraenses Vivem em Condições Precárias** www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-430632. Acesso em 06.07.2017.

DIAS, D. M. dos S. **O espaço na pós-modernidade: a necessária releitura do planejamento e do ordenamento territorial nos espaços urbanos e rurais**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2014.

_____. **Planejamento e desenvolvimento urbano no sistema jurídico brasileiro: óbices e desafios**. Curitiba: Juruá, 2012.

FEIJÓ, A. R. A.; BRITO, V. G. **Planejamento Urbano e Acessibilidade: o direito a uma cidade inclusiva**. REVISTA DO CEDS Periódico do Centro de Estudos em Desenvolvimento Sustentável da UNDB N. 2 – Volume 1 – março/julho 2015 – Semestral Disponível em: <http://www.undb.edu.br/ceds/revistadoceds>. Acesso em 13.07.2017.

FERNANDES, E. O Estatuto da cidade e a Ordem Jurídico-Urbanística. In: **O Estatuto da Cidade Comentado**. Organizadores Celso Santos Carvalho, Anaclaudia Rossbach. – São Paulo : Ministério das Cidades : Aliança das Cidades, 2010.

FERREIRA, R. C. B. **O Transporte Hidroviário de Passageiros na Região do Lago de Tucuruí – PA**. Pesquisa acadêmica da Universidade Federal do Pará – UFPA, 2013.

FERREIRA, R. C.B; SILVA, S. S. **As calçadas como barreiras para a acessibilidade: uma realidade da cidade de Tucuruí-PA**, 2012. Disponível em http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/146_CT.pdf. Acesso 10.10.2017.

FREITAS, M. de. **Amazônia e desenvolvimento sustentável: um diálogo que todos os brasileiros deveriam conhecer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

FREHSE, F. **Potencialidades do método regressivo-progressivo: pensar a cidade, pensar a história**. Tempo Social; Rev. Social.4, USP, São Paulo, 13(2): 169-184, novembro de 2001.

GIDDENS, A. **Sociologia**. Capítulo 8: As Cidades e os Espaços Urbanos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2008, p. 573-600.

GOMES, M. P. C. **O Plano Diretor de desenvolvimento Urbano –após o Estatuto da Cidade**. Rio de Janeiro [s.n], 2006.

GUIMARÃES, G. S. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/12**. Belo Horizonte: Ed. Fórum, 2012.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. ANNABLUME editora: São Paulo, 2ª ed. 2006.

_____. **O direito à cidade**. Revista Lutas Sociais, São Paulo, n. 29, p.73-89, jul./dez. 2012.

HÉBETTE, J. **Cruzando a fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia**. Belém, EDUFPA, 2004, vol.3.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 3ª Edição, São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

LEFÈBVRE, H. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

_____. **Da Ciência à Estratégia Urbana**. Trad. Pedro Henrique e Sérgio Martins (do original: De la science à la stratégie urbaine). Utopie, Paris, n. 2 et 3, p. 57-86, mai. 1969.

_____. **Urbanose 15 — Entretien avec Henri Lefèbvre**. Realização de Michel Régner. L'Office National du Film du Canada. 1972. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=z4klH4Hz3yg>. Acesso em: 10. jan.2017.

_____. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

_____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte. Ed. UFMG, 2002.

_____. **A Cidade do Capital**. Trad. Maria Helena Rauta Ramos e Marilena Jamur. Rio de Janeiro: DP&A, 2001, 2ª edição.

_____. **A Produção do Espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006 p.6

_____. **Espaço e Política**. Belo Horizonte. Editora UFMG, 2008.

_____. **O Direito à Cidade**. 4ª ed. São Paulo. Editora Centauro, 2011, p. 108.

LIMA, E. N. **Mundo rural e política** - ensaios interdisciplinares. Orgs. Raimundo Santos, Luis Flávio de Carvalho, Francisco Carlos Teixeira da Silva. Rio de Janeiro: Campos, 1998.

LIMA, M. M. A produção social do espaço e a relação cidade-rio na ribeira de Marabá-PA: modernização, conflitos e resistências. **Geosp-Espaço e Tempo** (Online), v. 20, n. 2, p. 267-

280, mês. 2016. Disponível em <http://www.journals.usp.br/geousp/>. Acesso em 26 de abril de 2017.

MACHADO, D. B. P. (Org.). **Sobre urbanismo**. 1 ed. Rio de Janeiro: Viana & Mosley / Ed. PROURB, 2006, v. 1.

MADEIRA, W. do V. **Capitalismo tardio e as veias abertas da Amazônia Brasileira**. IV Encontro Internacional Economia Política y Derechos Humanos, de 9 a 11 de setembro de 2010.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARTEL, L. de C. V. **Adaptação Razoável: o novo conceito sob as lentes de uma gramática constitucional inclusiva**. SUR. Revista Internacional de Direitos Humanos, v. 8, n. 14, jun. 2011, p. 89-113. Disponível em <http://bdjur.stj.jus.br>. Acesso 07 de maio de 2017.

MARTINS, J. de S..**Introdução Crítica à Sociologia Rural**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1986

_____ **Henri Lefèbvre e o Retorno à Dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996

_____ **A dialética do método regressivo-progressivo em dois temas brasileiros: cidade e campo**. 35ª Reunião Anual da Anpocs. MR-17 Vinte anos sem Henri Lefèbvre, 2011

MEIRELLES, H. L. **Direito Municipal Brasileiro**. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1977.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Cadernos MCidades: mobilidade urbana, vol. 6, 2004.

MONTEIRO, M. de A. **Um Novo Modelo de Desenvolvimento é Possível**. Gestão Pública: revista do sistema de formação e aperfeiçoamento de recursos humanos da escola de governo do Estado do Pará. Belém: Escola de Governo do Estado do Pará, a.1, n.1, 2007.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NOGUEIRA, I. C. G. **Segregação socioespacial urbana no entorno de hidrelétrica: produção do espaço em Tucuruí-PA**. Belém, 2010. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade da Amazônia, Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, 2010. Orientador(a): Profª. Dra. Ana Maria de Albuquerque Vasconcelos.

NONATO, D. N. **Acessibilidade arquitetônica, barreira atitudinal e suas interfaces com o processo de inclusão social das pessoas com deficiência: ênfase nos municípios de**

Abaetetuba, Igarapé-Miri e Moju (PA). Dissertação de Mestrado. Orientador: Raimundo Wilson Gama Raiol. UFPA, 2013.

NÚCLEO GESTOR. Arquivo do Plano Diretor Participativo de Tucuruí. 2006.

OLIVEIRA FILHO, J. J. de. **Patologia e regras metodológicas.** Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP.

_____. **Reconstruções Metodológicas de Processos de Investigação Social** - Revista de História (FFLC H-USP), n.º 107, vol. LIV, ano XXVII, jul.-set. 1976, páginas 269-270.

_____. **Teoria das explicações científicas, regras metodológicas e a metodologia das ciências sociais.** Plural; Sociologia, USP, S. Paulo, 2: 110, 1º sem 1995.

PARÁ. Defensoria Pública do Estado do Pará. **Banco terá que cumprir regras de acessibilidade após ação da Defensoria em Tucuruí.** Portal de Notícias [online]. 2016a. Disponível em http://www2.defensoria.pa.gov.br/portal/noticia.aspx?NOT_ID=2326. Acesso em 25 de jul. de 2017.

PARÁ. Defensoria Pública do Estado do Pará. **Defensoria promove compromisso de acessibilidade em Tucuruí.** Portal de Notícias [online]. 2016b. Disponível em http://www2.defensoria.pa.def.br/portal/noticia.aspx?NOT_ID=2257. Acesso em 25 de jul. de 2017.

_____. Defensoria Pública do Estado do Pará. **Procedimento Administrativo Preparatório para Atuação na Tutela Coletiva.** Portaria nº 01/2016 DP-TUC, 26 de fevereiro de 2016. 2016c.

_____. Defensoria Pública do Estado do Pará. **Termo de Declarações da Associação Carajás de Portadores de Deficiência,** de 18 de fevereiro de 2016d.

_____. Tribunal de Justiça do Estado do Pará. **Ação Civil Pública.** 1ª Vara Civil e Empresarial de Tucuruí. Processo nº 000380-92.2011.8.14.0061, distribuído em 30.11.2011. Partes: Município de Tucuruí e Ministério Público do Estado do Pará, 2ª Promotoria de Tucuruí.

_____. Tribunal de Justiça do Estado do Pará. **Ação Civil Pública.** 1ª Vara Civil e Empresarial de Tucuruí. Processo nº 0005151-35.2016.8.14.0061, distribuído em 02.05.2016e. Partes: Banco do Brasil S/A e Defensoria Pública do Estado do Pará, 2ª Defensoria Pública Cível de Tucuruí.

PICOLI, F. **O Capital e a Devastação da Amazônia.** São Paulo, Expressão Popular, 2006.

PINASSI, M. O. **Neodesenvolvimentismo numa perspectiva crítica.** Palestra proferida no dia 25.11.15, no PDTSA – UNIFESSPA (Marabá-PA).

PINTO, W. de M. **Transporte Hidroviário – Uma Contribuição para a Melhoria do Acesso e da Mobilidade na Cidade Universitária da UFRJ**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola Politécnica, Programa de Engenharia Urbana, Rio de Janeiro, 2011. Orientador: Fernando Rodrigues Lima.

POULANTZAS, N. **Poder Político e Classes Sociais**. São Paulo, Martins Fontes, 1977.

RAIOL, R. W. G. **Os direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais: a realidade paraense, com ênfase em Belém/PA**. Tese de Doutorado.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça-TJ- RS Recurso Cível Nº 71004568473 de 18/12/2013.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995. Coleção primeiros passos.

ROSTELATO, T. A. **Portadores de Deficiência e Prestação Jurisdicional**. Curitiba: Juruá, 2009.

SANT'ANNA, M. J. G. **A concepção de cidade em diferentes matrizes teóricas das Ciências Sociais**. Revista Rio de Janeiro, nº 9, p. 91-99, jan./abr. 2003.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2006.

SCHIMID, C. Trad. Marta Inez Medeiros Marques. **A Teoria da Produção do Espaço de Henri Lefèbvre: em direção a uma dialética tridimensional**. GEOUSP –espaço e tempo, São Paulo, nº 32, pp.89-109, 2012, p. 89-109.

SILVA, J. A. Direito Urbanístico Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 2012, 7ª ed..

SILVA, W. R. da. **A formação do centro principal de Londrina e o estudo da centralidade urbana**. Geografia – Londrina – Vol 12, n. 2, jul/dez 2003.

SOTO, W. H. G. **Espaço e Política em Lefèbvre**. Pensamento Plural. Pelotas (03): 179-185, julho/dezembro 2008.

SOUZA, C. B. G. **A contribuição de Henri Lefèbvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia**, *Confins* [Online], 5 | 2009, posto online no dia 21 Março 2009, consultado o 14 Março 2017. URL : <http://confins.revues.org/5633> ; DOI : 10.4000/confins.5633

SPOSITO, M. E. B. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**. Geografia, São Paulo, n. 10, 1991.

_____. **“Segregação Socioespacial e Centralidade Urbana”**. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (orgs.) **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. 1. ed., 1ª impressão. – São Paulo: Contexto, 2016, p. 73.

TAVOLARI, B. M. D. **Direito e cidade: uma aproximação teórica**. Dissertação, Universidade de São Paulo, 2015.

TRINDADE, T. A. **Direitos e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade**. São Paulo: Lua Nova, 87: 139-165, 2012.

TUCURUÍ. **Documento Técnico**. Secretaria de Planejamento Municipal. 2006a.

_____. **Lei Municipal nº 7.145**, de 29 de dezembro de 2006, que instituiu o Plano Diretor Participativo do Município de Tucuruí. Tucuruí, 2006b.

_____. **Lei Orgânica do Município de Tucuruí**, de 3 de julho de 2002.

_____. **Minuta do plano de ação do município de Tucuruí - versão para validação pelo núcleo gestor local** – Tucuruí, [s.n], 2005.

URIARTE, U. M. **A Rebelião do Vivido. Henri Lefèbvre no Centro de Salvador**. III Seminário Internacional URB/Centros. Salvador da Bahia, 22 a 24 de outubro de 2012.

VALENÇA, W. S. S. **A dimensão urbana dos impactos da Usina Hidrelétrica de Tucuruí**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. COPP. Rio de Janeiro, 1991.

VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (orgs.) **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. 1. ed., 1ª impressão. – São Paulo: Contexto, 2016, p. 73.

VITTE, C. de C. S.; KEINERT, T. M. M. **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

XAVIER, G. L. Ciência e Método: o pensamento marxista de Henri Lefèbvre. CSOnline – **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, ano 7, ed. 16, jun/set 2013. Acesso em 23.07.2015.