

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS - UEA
CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES PARINTINS – CESP/UEA
LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA**

ZONIMAR RIBEIRO REIS

ACESSIBILIDADE URBANA:

Uma pesquisa nos principais logradouros públicos da cidade de Parintins –
Amazonas

PARINTINS – AMAZONAS

2021

ZONIMAR RIBEIRO REIS

ACESSIBILIDADE URBANA:

Uma pesquisa nos principais logradouros públicos da cidade de Parintins –
Amazonas

Monografia apresentada a banca
examinadora da Universidade do Estado
do Amazonas - UEA, como requisito para
a conclusão do Curso de Licenciatura
Plena em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Tatiana Barbosa

PARINTINS – AMAZONAS

2021

DEDICATÓRIA

AGRADECIMENTOS

ΕΠΙΓΡΑΦΕ

RESUMO

O presente trabalho aborda uma reflexão sobre a Acessibilidade Urbana: uma pesquisa nos principais logradouros públicos da cidade de Parintins-AM. Direcionado aos espaços, serviços, mobiliários a acessibilidade e mobilidade no aeroporto, no mercado central e no porto fluvial. Apesar da Lei 10.098 ter sido institucionalizada em 2000, ainda há poucas adequações nos espaços públicos e privados que possa atenuar os obstáculos enfrentados pelas pessoas portadoras de deficiência física e de mobilidade reduzida. Os desafios se apresentam nas edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos que impossibilitam as pessoas da participação social e o gozo de seus direitos, que são impostos por barreiras que dificulta a igualdade de condições com as demais pessoas. Tendo como objetivo geral identificar estrutura arquitetônica dos espaços do aeroporto, mercado Leopoldo Neves e o porto fluvial de Parintins. Quanto aos objetivos específicos foi: a) avaliar se os ambientes obedecem aos procedimentos determinados pela lei de acessibilidade e mobilidade reduzida; b) descrever os espaços e a sua capacidade de acesso dos deficientes; c) distinguir os parâmetros estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e os procedimentos que envolve a acessibilidade e os obstáculos encontrados nas localidades de pesquisa. A justificativa aborda como os espaços estão se adequando para os deficientes utilizarem os serviços de forma igualitária sem causar nenhum transtorno ou auxílio de outras pessoas para sua mobilidade através da implementação da lei que permiti a inclusão dos deficientes. Para se chegar aos resultados utilizou-se o método qualitativo, com uma pesquisa básica, com objetivos descritivo e quanto aos procedimentos técnicos com pesquisa bibliográfica e documental que nortearam as atividades para sua conclusão. Para melhor compreensão da temática houve uma pesquisa nos teóricos como: Carlos, 2007; Correa, 2004; Lima, 2020; Miranda Sobrinho, 2017. Assim como, na Lei nº 13.146 de 06 de junho de 2015 e na Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000. Quanto aos resultados diagnosticou-se que apesar de os três ambientes terem passado por reformas nos últimos anos, não obedecem aos critérios estabelecidos pela ABNT, assim como, na Lei de acessibilidade e na lei do idoso. Apesar as adequações ainda faltam adaptações nos ambientes para eliminar os obstáculos que impedem as pessoas com deficiência de utilizar os espaços de maneira igualitária com as demais pessoas. Outro fator importante é a falta de políticas públicas que possa desenvolver ações voltadas para esse público, o que se percebe é que tem uma impressão que essas pessoas não conseguem realizar suas atividades com autonomia e independência, ou sempre tem que depender de outra pessoa demonstrando um certo preconceito por elas.

Palavras-chave: cidade de Parintins; acessibilidade; Direito a Cidadania

ABSTRACT

This work addresses a reflection on Urban Accessibility: a survey in the main public places in the city of Parintins-AM. Directed to spaces, services, furniture, accessibility and mobility at the airport, the central market and the river port. Although Law 10,098 was institutionalized in 2000, there are still few adjustments in public and private spaces that can alleviate the obstacles faced by people with physical disabilities and reduced mobility. The challenges are presented in buildings, furniture, spaces and urban equipment that make it impossible for people to participate in society and enjoy their rights, which are imposed by barriers that make it difficult for people to have equal conditions with other people. The general objective is to identify the architectural structure of the airport spaces, the Leopoldo Neves market and the river port of Parintins. As for the specific objectives, it was to assess whether the environments comply with the procedures determined by the accessibility and reduced mobility law; describe the spaces and their ability to access the disabled; distinguish the parameters established by the Brazilian Association of Technical Standards (ABNT) and the procedures involving accessibility and obstacles found in research locations. The justification addresses how spaces are adapting for the disabled to use the services on an equal basis without causing any inconvenience or assistance to other people for their mobility through the implementation of the law that allows the inclusion of the disabled. To arrive at the results, the qualitative method was used, with a basic research, with descriptive objectives and as for the technical procedures with bibliographical and documentary research that guided the activities towards its conclusion. For a better understanding of the theme, there was a survey of theorists such as: Carlos, 2007; Correa, 2004; Lima, 2020; Miranda Sobrinho, 2017. As in Law No. 13,146 of June 6, 2015 and Law No. 10,098 of December 19, 2000. As for the results, it was diagnosed that despite the three environments having undergone reforms in recent years, they do not comply with the criteria established by the ABNT, as well as the Accessibility Law and the Elderly Law. Despite the adjustments, there is still a lack of adaptations in the environments to eliminate the obstacles that prevent people with disabilities from using the spaces on an equal basis with other people. Another important factor is the lack of public policies that can develop actions aimed at this audience, which is perceived is that there is an impression that these people cannot carry out their activities with autonomy and independence, or they always have to depend on another person demonstrating a certain prejudice towards them.

Keywords: city of Parintins; accessibility; Right to Citizenship

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Porcentagem da população, por tipo e grau de dificuldade e deficiência (2010)	24
Figuras 2, 3, 4, 5 – Calçadas irregulares; rampa esburacada; calçadas ocupadas pelo comércio	32
Figura 6,7,8,9 – Dificuldade de acesso aos barcos que fazem o transporte de passageiros	33
Figura 10, 11, 12, 13 – Portos alternativos de embarque e desembarque	34
Figura 14 - Estacionamento	41
Figura 15 - Rampa e porta de entrada	41
Figura 16, 17, 18, 19 – Área de acesso ao banheiro; portas de entrada e espaço de mobilidade; lavatório e bacias sanitárias	42
Figuras 21 - balcões de atendimentos	43
Figura 22 – Sala de embarque	43
Figura 23 – porta do elevador	47
Figura 24 – Corredor e balcões de atendimentos	47
Figura 25 – Porta do elevador	48
Figura 26 – Estacionamento para deficientes	48

Figura 27-	Escada que dá acesso ao pavimento	49
Figura 28	- banheiro para deficientes	49
Figura 29, 30, 31, 32	- Rampa; passarela; balsa de acesso; rampa de embarque e desembarque	51

LISTA DE TABELA

Tabela 01	- Percentual da população urbana na população total, segundo as grandes Regiões (2010)	15
Tabela 02	- dimensionamento das rampas (NBR 9050)	40

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 - Modalidade de deficiências	26
Quadro 02 - Área de atendimento ao público e os serviços ofertados as pessoas deficientes ou com acessibilidade reduzida	36
Quadro 03 - medidas da rampa de entrada do aeroporto	39
Quadro 04 - Unidade de atendimento ao público e os serviços ofertados no mercado	44

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

AM – Estado do Amazonas

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e estatística

INSS – Instituto Nacional do Seguro Social

NBR – Normas técnicas Brasileiras

PCR – Pessoa em cadeira de rodas

TCU – Tribunal de Contas da União

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 CARACTERIZAÇÃO DAS CIDADES, URBANIZAÇÃO E PLANEJAMENTO ..	14
1.1 ORGANIZAÇÃO DA CIDADES.....	19
1.1.1 Urbanização e planejamento.....	21
1.2 O DIREITO AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA.....	23
2 MATERIAIS E MÉTODOS	29
3 RESULTADOS E DISCUSSÕES	31
3.1 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO AEROPORTO	36
3.2 ESPAÇO E ACESSIBILIDADE NO MERCADO CENTRAL.....	45
3.2.1 Estrutura arquitetônica do mercado e o acesso aos deficientes físicos e de mobilidade reduzida.....	45

3.3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO PORTO	51
3.3.1 Acesso as embarcações	51
3.4 RESULTADOS	53
CONSIDERAÇÕES FINAIS	54
REFERÊNCIAS	56

INTRODUÇÃO

Parintins é uma cidade localizada a margem direita do rio Amazonas, no baixo Amazonas do estado do Amazonas, à 369 km de distância em linha reta da capital Manaus. Tem importância turística e pelos serviços que são realizados para as cidades vizinhas, vilas, agrovilas e comunidades rurais.

No entanto, apresenta desafios quanto se trata de implementar políticas públicas voltadas ao que preconiza a Lei 10.098/ 2000 que estabelece o direito de ir e vir aos deficientes físicos e de mobilidade reduzida. Garantir que essas pessoas exerçam de forma igualitária o exercício fundamental ao cidadão, direcionado ao trabalho, lazer, social e familiar ainda demonstra um processo vagaroso e preconceituoso, que precisa ser impregnado nas discussões que envolvam os serviços e instalações público ou privado de uso coletivo.

A pesquisa tem como objetivo geral identificar estrutura arquitetônica dos espaços do aeroporto, mercado Leopoldo Neves e o porto de Parintins. Quanto aos específicos avaliar se os ambientes obedecem aos procedimentos determinados pela lei de acessibilidade e mobilidade reduzida; descrever os espaços e a sua capacidade de acesso dos deficientes; distinguir os parâmetros estabelecidos na ABNT e os procedimentos que envolve a acessibilidade e os obstáculos encontrados nas localidades de pesquisa.

A justificativa aborda a realidade dos ambientes na cidade de Parintins e o cenário apresentado nos espaços públicos e privados, com a implementação da Lei que estabelece as normas e critérios na promoção da acessibilidade as pessoas portadoras de deficiência física e mobilidade reduzida. Como os espaços estão se adequando para os deficientes utilizarem os serviços de forma igualitária sem causar nenhum transtorno ou auxílio de outras pessoas para sua mobilidade.

O trabalho está estruturado no primeiro capítulo uma revisão bibliográfica que trouxe os autores que contemplaram a temática, no segundo capítulo os materiais e métodos utilizados para realizar a pesquisa e no terceiro capítulo as discussões e resultados caracterizados pelos aspectos arquitetônicos dos espaços, se estão de acordo com as leis e ABNT 9050.

Nesse cenário ainda se encontra grandes desafios de ordem estrutural e não estrutural e a aplicação de políticas públicas destinada a assegurar os direitos fundamentais dos deficientes, da inclusão social e cidadania a todos sem distinção.

1 CARACTERIZAÇÃO DAS CIDADES, URBANIZAÇÃO E PLANEJAMENTO

A constituição das cidades se estabelece pelos processos históricos designados pelas concentrações humanas de diferentes características, técnicas profissionais e as formas culturais, econômicas e sociais. Esse conjunto de relações constituem a produção do espaço urbano como identificada por Carlos (2009, p. 57) que caracteriza a cidade como “uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico e que ganha materialização concreta diferenciada, em função de determinações históricas específicas”. Sendo resultados de um conjunto de relações construídas paulatinamente entre os vários agentes que definem a dinâmica de seus fluxos, a modelagem da paisagem, produzindo assim o espaço urbano.

O Brasil passou por diversos períodos de construção de suas cidades, o desenvolvimento urbano se dá com a atração do capital nos investimentos nos produtos agrícolas e a industrialização, como destaca Santos (1993, p. 26) “o Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formados por subespaços que evoluíram segundo lógicas próprias, ditadas em grandes partes por suas relações com o mundo exterior”. Porém, suas conexões não tinham uma interação satisfatória no sentido de aproximar as mesmas.

O processo de aproximação se dá com a construção das estradas de ferro, com as mudanças ocorridas nos setores de engenharia, no sistema social e a criação dos meios de comunicação, com a ligação de várias cidades no Sudeste, sul e parte do território brasileiro (SANTOS, 1993, p. 26), esse processo condicionou os fluxos comerciais nos ambientes nacional e as relações exteriores, nas diversas formas capitalistas de produção, trabalho, consumo e intercâmbio, integrando a produção do espaço e o mercado comercial.

Esses condicionantes direcionam os diferentes usos das terras urbanas, são complexos aos diferentes investimentos nos espaços que contribuem para hierarquização dos ambientes urbanos, refletindo nas necessidades e nas viabilidades de melhores condições sociais e na construção dos ambientes.

Inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade (CORRÊA, 2004, p. 11).

Esse processo de crescimento das cidades regula um marco dominante dos interesses nas relações de produções do espaço, assim como, a especulação imobiliária inibi a produção de moradias as classes populares, levando a uma organização espacial de forma desorganizada nas periferias pelas pessoas de baixa renda.

Nesse contexto o Brasil apresentou uma evolução diferenciada nas diferentes regiões na construção de suas cidades. O desenvolvimento ocorreu pelos procedimentos capitalista e o crescimento econômico de forma a intensificar a densidade populacional e as migrações de acordo com a produção espacial. Como identificado na tabela do IBGE no percentual do crescimento urbano em cinco décadas.

Tabela 01 – Percentual da população urbana na população total, segundo as grandes Regiões (2010)

Grandes Regiões	Percentual (%)				
	1970	1980	1991	2000	2010
Brasil	55,9	67,6	75,6	81,2	84,4
Norte	45,1	51,6	59,0	69,9	73,5
Nordeste	41,8	50,5	60,7	69,1	73,1
Sudeste	72,7	82,8	88,0	90,5	92,9
Sul	44,3	62,4	74,1	80,9	84,9
Centro-Oeste	48,1	67,8	81,3	86,7	88,8

Fonte – IBGE, Censo Demográfico 1970 – 2010.

Assim observa-se a produção do espaço urbano no século XX, ganhou características diferenciadas para cada região. De acordo com o desenvolvimento econômico as regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul cresceram economicamente, onde a população migrou em busca de melhores condições de vida. Na década de 70 a população urbana brasileira era de 59,9%, onde essa tem um crescimento em 2010 para 84,4%. Destacando que em apenas 40 anos a população das áreas urbanas cresceram cerca de 28,5%, sendo expressivo crescimento que se configura nas interações das diferentes modificações, também, denominada como local de sociabilidade e de manifestações nos mais diversos aspectos e conflitos.

Segundo Sposito (2009, p. 31) “a cidade nunca fora um espaço tão importante, e nem a urbanização um processo tão expressivo e extenso a nível mundial, como a partir do capitalismo”. Esse aspecto de construção da cidade está relacionado ao modo de produção e como o capital se organiza na concentração de áreas urbanas, se convencendo para os bens e serviços que facilitam as transformações de acordo com suas necessidades.

No entanto essas transformações não excluem um outro ponto importante da construção do espaço e a apropriação do lugar. As relações sociais, a forçado trabalho e a habitação de pessoas, o modo de vida conectam o modo de produção comercial ao cotidiano e ao consumismo e conseqüentemente o modo de reprodução capitalista, o que significa dentro do contexto das relações sociais está intrinsicamente relacionado com os meios de produção de mercadorias e as atividades ocupacionais.

Nesse contexto, o desenvolvimento do processo de reprodução da sociedade produz, concomitante às formas de relação sociais, um novo espaço e uma nova relação entre estes e a sociedade através das transformações nos modos de apropriação do espaço – passíveis de serem lidas nas mudanças dos usos e sentidos dos lugares de realização da vida (CARLOS, 2007, p. 43).

A cidade caracteriza-se entre outros aspectos pela as relações entre as atividades antrópicas e a natureza, pela convivência entre o homem e sua forma de construção do lugar, resultando em envolvimento de quem constrói e quem vai usufruir.

Nesse sentido a criação das cidades passam por um processo de organização espacial configurada pela materialização social construídas pelo próprio homem, que refletirá tanto na modificação da natureza, quando nos bens de consumo de materiais relacionado ao controle exercido pelo vínculo entre as classes sociais.

Para Corrêa (2000, p. 53) a organização espacial passa pelos seguintes tópicos “suas ligações com o capital e Estado; vista do reflexo social; sua condição para o futuro; estrutura; processo, função e forma”. Nesse sentido cria-se uma engrenagem onde os valores de cada uma têm função primordial em um sistema que precisa da estrutura clássica da produção capitalista, da intervenção do Estado

nos serviços e regulação de suas normas políticas e infraestrutura, a produção de grupos sociais no qual se desenvolverá de acordo com suas necessidades.

O surgimento das cidades se destaca à medida que os moradores deixam de ser produtores agrícolas e passam a ser consumidores, onde os excedentes agrícolas ganham valor de troca, impulsionam a criação de mercado econômico que cria as relações sociais e políticas e toda uma estrutura urbana, dando condições a criação de espaços organizados e definidos de acordo com as suas necessidades.

De acordo com Rolnik (2004, p. 16) os avanços na criação das cidades se dão quando “a cidade, enquanto local permanente de moradia e trabalho se implanta quando a produção gera um excedente, uma quantidade de produção para além das necessidades de consumo imediato”. Desta forma as cidades surgem quando suas forças produtivas já são suficientes no campo, capazes de seus produtos primários desenvolva os meios de produções as funções urbanas como: indústria, a cultura, o comércio, a administração política, organizando e integrando os elementos e a funcionabilidade do espaço.

Assim as transformações na sociedade são decorrentes dos procedimentos impregnados no modo de produção capitalista. A cidade torna-se um espaço de grande interesse no sistema global de urbanização, impulsionada pelas modificações ocorridas no urbano e pelo crescimento dos investimentos mundiais.

No Brasil, as cidades no século XXI ganharam novas configurações no processo socioespacial, com o advento da globalização, a organização perpassa pela forma de como o espaço urbano é produzido e como funciona. “com as transformações no âmbito das comunicações, bioengenharia e nos processos de trabalho, marcaram a transição para uma nova inserção do Brasil na divisão do trabalho internacional no processo de globalização” (LIMONAD, 2018, p. 33).

O Estado cria condições favoráveis para as regiões produtivas do agro negócio, assim como, favorece a internacionalização de vários setores da economia voltados exploração de minério, turismo e setor imobiliário, onde o estado passa a atuar de forma a financiar diversos setores e na realocação das indústrias em todo território brasileiro.

A rápida urbanização no século XXI, acrescida da evolução tecnológica, desencadeou novas mudanças na estrutura organizacional nas cidades brasileiras, elas não se tornaram homogêneas, apresentam complexidade de ordem política, nos padrões culturais, econômica e social.

Esses fatores salientam características diferenciadas na organização socio espacial, que se identifica na infraestrutura, nas desigualdades e segregação social, na aplicação de políticas públicas, nos serviços à população, nas condições de exclusão e privação de recursos, consumo e separação dos espaços.

O passivo deixado pela crise e o custo do processo de transição e de reconstrução se desdobram em impactos na efetivação dos direitos fundamentais à população. Em uma sociedade que se transforma rapidamente, impulsionada pelos avanços tecnológicos, o crescimento econômico, as transformações das estruturas do Estado, da demografia e da renda, a falta de planejamento e a incapacidade de proposição de políticas adequadas, geram um custo elevado para a sociedade e levam a um refreamento do seu processo de desenvolvimento sustentável (GONÇALVES, 2012, p. 11).

A vida urbana permite a construção de espaços diferenciados de acordo com o planejamento socioespacial e as intervenções políticas. As edificações, as habitações, os serviços, saúde, educação, saneamento, lazer, meio de transporte, mobilidade e acessibilidade são imprescindíveis para o ordenamento e regulamentação do espaço.

Os espaços apresentam-se distintos nas evoluções dos aglomerados urbanos, com a intensificação das atividades comerciais, industriais, oferta de serviços, intensificam os fluxos administrativos, políticos e econômicos. Isso estabelece os movimentos de trabalhadores que requer mobilidade entre residência - trabalho – casa. Esse movimento influencia as atividades econômicas e oferece inúmeras vantagens o que tange ao consumo de bens e serviços.

Segundo Harvey (2005, p. 188) “deve-se reconhecer que, sob a camuflagem de muitos projetos de sucesso, existem alguns problemas sociais e econômicos muito sérios, e que isso, em muitas cidades, está assumindo um caráter geográfico, na forma de uma cidade dupla”. Isso se caracteriza pela infraestrutura distinta na mobilidade, nos serviços, nas áreas habitacionais, nos espaços de lazer que se difere de acordo com os padrões econômicos e as classes sociais.

Assim a cidade passa por transformações que envolvem os processos econômicos, culturais, sociais e de infraestrutura, onde os conflitos se apresentam nas desigualdades que são criadas pelas relações capitalistas excludentes entre as classes sociais e o espaço urbano produzido.

Contudo, as cidades são relevantes bases para se trabalhar, o papel do Estado na regulação e na criação de políticas públicas no fortalecimento do

interurbano, oferecendo espaços iguais desconstruindo o desenvolvimento capitalista desigual. Nessa perspectiva observa-se os impactos negativos na qualidade de vida de seus habitantes. É preciso potencializar novas práticas progressivas e construir novas ligações nos espaços fragmentados de modo a mitigar a diferenças.

Isso se torna um desafio para a produção do espaço diante da estrutura e da dinâmica homogênea da acumulação capitalista e as contradições internas na sociedade e o Estado moderno, que é subserviente as forças produtivas, haja vista o Capital não é uma coisa física, mas sim, uma relação social.

1.1 ORGANIZAÇÃO DAS CIDADES

Para entendermos a cidade é preciso analisar as relações que se constituem e seus processos de organização espacial, as transformações que ela oferece a sociedade, o vínculo com o território, a produção do espaço e a ligação do setor produtivo. Esses condicionantes influenciam no desenvolvimento, na estrutura e nas características de cada uma.

As cidades brasileiras em sua maioria tiveram seu crescimento e transformação sem o planejamento adequado, o desenvolvimento se constituiu de forma diferenciada nas diferentes regiões, se identificaram de acordo com a produção de seus produtos, a relação campo com a cidade, os serviços e o fator econômico. Essa expansão designou a uma separação da sociedade nas áreas urbanas.

Atribuindo as classes sociais com melhores condições financeiras viverem em melhores lugares, melhores habitações, saneamento básico, redes com acesso à internet, energia, locais próximos aos serviços de saúde, educacionais, bancários, segurança, meios de transporte com maior facilidade de mobilidade e acesso, facilidade de se locomover ao ambiente de trabalho e ao comércio de bens e serviços.

Enquanto que a classe de trabalhadores com renda mais baixa, vivem em lugares onde há dificuldade de acesso aos serviços essenciais como: saneamento, educação, saúde, meios de transportes de forma precária, condições habitacionais carentes, distância na mobilidade ao trabalho além dos preços altos e as condições de transporte público inseguro e desconfortável.

Esses aspectos ao longo do processo de urbanização evidenciaram a sequelas socioespaciais. Onde a população de baixa renda sem garantir suas habitações nos centros urbanos tem que deslocar para as áreas periféricas ou nos morros conhecidos como as favelas. Os centros urbanos é privilégio das classes mais abastada que tem condições financeiras de se manter, onde predomina o poder econômico, político e empresarial.

A forma (física) do espaço é uma realidade para o qual contribui um conjunto de fatores socioeconômicos, políticos e culturais. Sem dúvida que a economia, ou as condições socioeconômicas de produção do espaço, se refletem profundamente na sua forma. [...], mas a forma urbana é também, ou deverá ser, o resultado da produção voluntária do espaço. Entendo por voluntário um processo que, tomando em conta os objetivos do planejamento (...), organiza e resolve utilizando os conhecimentos culturais e arquitetônicos sobre esse mesmo espaço e materializando-os através da sua forma (LAMA, 2011, p. 26)

Desta forma o desenvolvimento da cidade se dá pela aglomeração de pessoas, valor de troca dos produtos e a administração, enquanto o crescimento urbano está determinado, pelo planejamento da construção do espaço, infraestrutura e serviços. esses procedimentos estabelecem as relações sociais que se apropria do espaço geográfico nas mais diferentes condições de uso do solo.

Lefebvre (2001, p. 91) destaca como se concretiza a forma urbana através de uma reflexão com conteúdo extremamente diversos caracterizados pelos objetos, situação e atividades onde emergem os mais diferentes setores. “não a forma sem conteúdo. Não há conteúdo sem forma. Aquilo que se oferece à análise é sempre uma unidade entre a forma e o conteúdo”. Esse processo cria-se as diferentes cidades classificado quanto a origem, onde são ordenados em categorias designadas como: cidades espontâneas ou naturais, que se originam as margens de rios que facilitam o transporte a alimentação e também, as margens das estradas pela facilidade de acesso e conexão ou rotas comerciais.

Diante desse processo está relacionado com a produção do espaço, enfatizando a criação de novas formas ou renovações atribuídas as necessidades das sociedades. Santos (1982, p. 16) destaca que “o movimento do espaço, isto é, sua evolução, é ao mesmo tempo um efeito e uma condição do movimento de uma sociedade Global”. Assim, se caracteriza cada cidade por suas particularidades na sua urbanização, arquitetura, economia, religião e história atribuído ao trabalho físico e mental do homem.

Na contemporaneidade as cidades ganharam aspectos diferenciados e assumiram funções de acordo com sua relevância social, política, econômica e cultural. O processo de reprodução se torna mais influente na medida que o modo de produção e reprodução capitalista e a organização política se desenvolvem intrínseco na expansão da cidade.

[...] esta materialização socio temporal dos processos de produção e reprodução resultantes do confronto industrial com o urbano, acrescidas das questões sociopolíticas e cultural intrínseca à pólis e à civitas, que tem sido estendida para além das aglomerações urbanas ao espaço social como um todo. É essa espacialidade social resultante do encontro explosivo da indústria com a cidade – o urbano – que se estende, com as relações de produção (e sua reprodução), por todo espaço onde as condições gerais de produção (e consumo) determinados pelo capitalismo industrial de Estado impõem a sociedade burocrática de consumo dirigindo, carregando, no seu bojo, a reação e a organização políticas próprias da cidade (MONTE-MÓR, 2006, p. 15).

A hierarquização socioespacial das cidades se classifica pelo elemento dominante e sua estruturação urbana, que se manifesta no material, no cenário de lutas políticas e nos movimentos sociais. Esses fatores refletem na qualidade de vida e um meio ambiente mais integrado com as ações políticas, econômicas e sociais.

A hierarquia das cidades se apresenta nas diferenciações das redes em termo de tamanho e organização, complexidades, autonomia, dependência, interpenetrações, na vinculação das ocorrências a mais de um centro, na inserção de novos centros de influência segundo o nível das cidades regionais. Essas mudanças devem-se ao adensamento e da importância das redes emergentes em cada território, os efeitos produzidos e qual a relevância de cada no processo de produção do espaço.

1.1.1 Urbanização e planejamento

O processo de urbanização se apresenta em constante transformação, a cidade como algo concreto nesse processo é o produto da reprodução da sociedade como prática das ações e estratégias que se diferenciam em ambientes que combinam ou são contraditórios.

Entender a construção do espaço e as formas de urbanização consiste nas relações que estão impregnadas nas manifestações capitalistas, nas formas espaciais e das estruturas geradoras de conflitos, contradições e desigualdades.

“Esse processo está engendrado pela acumulação capitalista que molda e transforma o espaço a partir de seus interesses, que também se alteram no decorrer do tempo” (MOREIRA Jr, p. 49). Ainda nesse viés se apresenta como forte fator de mudanças nas relações sociais e na estrutura organizacional da cidade.

Um outro agente importante nas modificações espaciais, na estrutura e infraestrutura da cidade se volta para o poder público. Que organiza o espaço urbano em diferentes escalas, regulamenta e normatiza de acordo com as necessidades de ocupação do solo e os interesses da funcionalidade dos projetos urbanísticos e suas singularidades.

A cidade apresenta-se com sua autonomia voltada para o desenvolvimento administrativo, financeiro e político com a responsabilidade de criar políticas públicas direcionadas ao bem estar da população nas áreas da saúde, educação, mobilidade e acessibilidade. Dando direito a todos de utilizar os espaços de forma que o cidadão não seja excluído de seus privilégios no âmbito profissional, no seu lazer e no direito de ir e vir.

Para Santos (2005, p. 137) “no sistema urbano há, por conseguinte, tendência crescente a diferenciação e a complexificação. As cidades são diferentes umas das outras. Nesse sentido para que as cidades se direcionem com uma gestão mais planejada no sentido de organização do espaço, se estabelece o estatuto das cidades que viabiliza a aplicação de políticas públicas, apresentando vários caminhos para uma gestão mais significativa.

Outro instrumento significativo para o planejamento das cidades são os planos diretores. Este tem a função de desenvolver mecanismos que visem uma melhor estrutura na utilização do solo urbano, tendo como base os interesses difusos de modo que, contemplem a preservação do meio ambiente, a conservação dos ambientes naturais, as memórias históricas, sendo capaz de gerar o desenvolvimento econômico sem degradar os ambientes naturais, oferecendo um melhor planejamento urbano e favorecendo os municípios melhorias na qualidade de vida.

As cidades no Brasil se constituíram em sua maioria de forma espontânea, com o crescimento populacional acelerado, isso ocasionou problemas graves no âmbito de planejamento habitacional, como também, na infraestrutura que se tornou bastante complexa no que tange a mobilidade e a acessibilidade da população.

O que se observa nas questões de infraestrutura não é a falta de políticas públicas na área das redes de infraestrutura, mas, a falta de planejamento e o tipo de ações que são desenvolvidas para uma melhor padronização de ruas e bairros no planejamento urbano.

Quando o crescimento urbano não é acompanhado por investimentos em infraestrutura, acentua-se o déficit na oferta de serviços, o que se rebaterá espacialmente sob a forma de segmentação sócio territorial entre populações atendidas e não-atendidas pelos serviços de infraestrutura (BARBOSA, 2010, p. 24)

Essas redes básicas de distribuição e condução é de responsabilidade do Estado a sua execução, que regula e executa todo processo de urbanismo de maneira a atender a coletividade. Esses elementos permitem que a sociedade tenha uma vida com condições confortáveis no que tange aos serviços de rodovias, sistemas viários, saneamento, água, energia, internet, serviços em saúde, escola, segurança, lazer entre outros.

No entanto, esses serviços são direcionados de acordo com as funções de cada cidade, o setor econômico é que regulamenta as atividades perante a produção capitalista. Então, as cidades estão estruturadas de acordo com sua importância perante sua economia e a funcionalidade ditada pelos processos do planejamento urbano voltados aos interesses do mercado, embora mantenha uma inter-relação entre as dimensões sociais, econômicas e ambientais.

Nessa contextualização há um desafio na urbanização e na infraestrutura na cidade de Parintins, pois, as construções ainda não estão dentro dos padrões estabelecido pela o que preconiza as leis e os estatutos que disciplinam o direito de ir e vir. A acessibilidade e a mobilidades se tornou algo imprescindível na contemporaneidade, que através da Lei nº 10.098/2000 direcionou adequações nas construções antigas e normas para as novas construções.

1.2 O DIREITO AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA

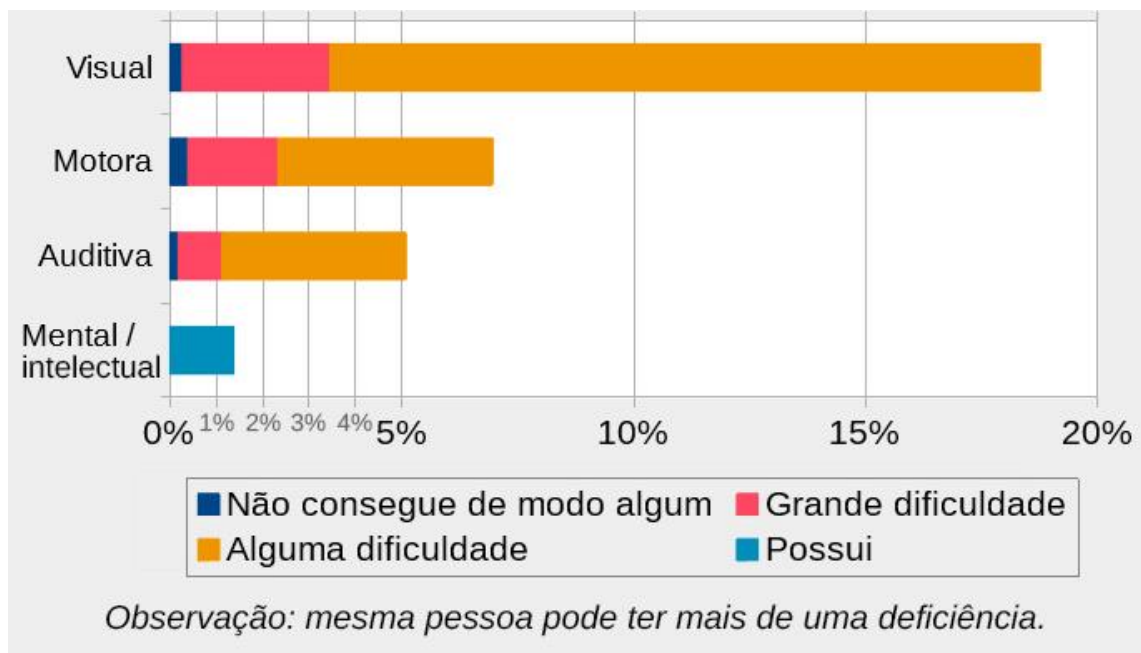
Essa temática ainda reflete no Brasil em grandes dificuldades no direito de ir e vir para os cidadãos brasileiros que possuem deficiência no sentido de se deslocar. A Lei nº 10.098/2000 “estabelece normais gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade

reduzida” (BRASIL, 2000). Foi criada com o objetivo de garantir os direitos em igual condição de mobilização as pessoas com necessidades especiais.

Ainda citando a Lei acima, no art. 2º, I define a acessibilidade como: “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas tecnológicos” (BRASIL, 2000). Assim o portador de deficiência tem o direito de utilizar de forma íntegra os serviços, instalações e espaços de forma igualitária sem transtornos na sua mobilidade.

Para entender a importância da acessibilidade o IBGE no censo de 2010 traça um gráfico com o número de pessoas que apresentam algum tipo de deficiência. Estima-se que 46 milhões de brasileiros, cerca de 24% da população possui algum grau de dificuldade em suas habilidades como: ouvir, enxergar, caminhar ou subir degraus (IBGE, 2010).

Gráfico 1: Porcentagem da população, por tipo e grau de dificuldade e deficiência (2010)



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Para os deficientes visuais apresentou-se 3,4%; já a deficiência motora o quantitativo foi 2,3%; enquanto que a auditiva foi de 1,1% e a mental e intelectual em 1,4%. Considerando apenas aqueles com dificuldades de caminhar, subir escadas, ouvir e enxergar estima-se que existem 12,5 milhões de brasileiros com deficiência. Isso corresponde a 6,7% da população.

Ainda utilizando a pesquisa do IBGE através da Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic) 2017, entre os 1.679 municípios que utilizam o transporte coletivo por ônibus intramunicipal verificou-se que 11,7% estavam totalmente adaptados para a acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, enquanto 48,8% suas frotas estavam parcialmente adaptadas.

Essas informações estabelece a necessidade de mudanças nos parâmetros arquitetônicos nas cidades. Precisa-se de novas adaptações tanto na demarcação de degraus, construção de rampas para o acesso aos deficientes físicos (cadeirantes), corredores e portas mais amplos, essas construções devem seguir as normas técnicas capazes de eliminar barreiras físicas e ambientais nos espaços sociais.

De acordo com o Art. 2º, I do Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004 “a aprovação de projeto de natureza arquitetônico e urbanístico, de comunicação e informação, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva” (BRASIL, 2004). Esses procedimentos da base para os deficientes usufruírem de seus direitos na acessibilidade e na igualdade de utilizar os espaços públicos de forma que não precisem de ajuda nos ambientes com sua mobilização.

Os deficientes enfrentam dificuldades no processo de inclusão social e de acessibilidade, o que para uma pessoa comum parece uma atividade simples, para uma pessoa com deficiência se torna quase que impossível o acesso aos ambientes, instalações e nos transportes.

Para equacionar tais problemas o estatuto do deficiente proporciona no Art. 46, o direito a mobilidade e transporte aos deficientes e com mobilidade reduzida de forma que, “será assegurado em igualdade de oportunidade com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso” (ESTATUTO DO DEFICIENTE, 2015). Há uma necessidade de adequações seguindo as normas técnicas nos mais variados ambientes, para eliminação dos obstáculos que dificultam o acesso as condições básicas assegurado na Lei.

Segundo o dicionário online a palavra acessibilidade deriva do latim “*accessibilitas*” e significa: qualidade do que é acessível, o que tem acesso. Nessa perspectiva a deficiência não pode ser vista como uma questão individual, mas de

forma social. A inclusão das pessoas é um direito constitucional, e são fundamentais para equidade e dignidade humana e social.

Nesse contexto para simplificar a compreensão Ribeiro (2014, p. 14) desta que a acessibilidade pode ser entendida como a “facilidade disponibilizada as pessoas que possibilite a todos autnomias nos deslocamentos desejados, respeitando a legislação em vigor”. Assim, a acessibilidade dever esta apropriada nos espaços, no transporte, no ambiente físico, nas comunicações e informações e nos sistemas tecnológicos possibilitando as pessoas a interagir e vivenciar os espaços sociais.

Um outro ponto importante no que tange a acessibilidade é a discriminação. Para Lima e Bosenbecker (2020, p. 247) “acessibilidade deve ser entendida como um processo de igualdade, exigido pela sociedade em busca de combate à discriminação”. Essas é uma das barreiras erguidas pela sociedade, que ainda excluem os deficientes através do direito de ir e vir, de se utilizar do convívio social de forma igualitária.

Para identificar as modalidades de deficiências o art. 5º, I, a, b, c, d, e do decreto nº 5. 296 de 2 de dezembro de 2004 (BRASIL, 2004) apresenta as características das pessoas portadoras de deficiência que possuem limitações ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadram nas seguintes categorias:

Quadro 01: Modalidade de deficiências

Categorias	Características
Física	Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho das funções;
Auditiva	Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1000Hz, 2000Hz e 3000Hz;
Visual	Cegueira na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção ótica; a baixa visão, os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

Mental	Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas
Múltipla	Associação de duas ou mais deficiências;

Fonte: Adaptado do Art. 5º, I, a, b, c, d, e do Decreto nº 5.296/ 2004

A luta das pessoas com deficiência por mais acessibilidade é um desafio constante, mesmo com as diversas leis que beneficiam a inclusão nos ambientes sociais e o direito de exercer suas atividades profissionais, de lazer, educação, saúde e cultura. Os locais e equipamentos nos diversos espaços ainda não oferecem condições adequadas para a acessibilidade nos mais variados níveis de deficiência.

Desse modo, a luta pelos acessos de modo adequado se torna fator importantes para todos. Como enfatiza Miranda Sobrinho (2017, p. 27) “A acessibilidade indica que os espaços públicos e privados devem ser livres de barreiras arquitetônicas e que extinguir essas barreiras é uma das maneiras que contribui para a promoção da sociedade e para a eliminação das discriminações existentes”. Isso significa que os obstáculos e entraves ocasionado pelas barreiras devem ser eliminados para dar segurança a circulação dos deficientes, dando a liberdade de se comunicarem e acesso as suas atividades comuns.

Essas condições de se locomover no espaço, dependem das configurações arquitetônicas, que possibilitam os indivíduos se identificarem no espaço de acordo com suas necessidades especiais. Dessa forma, Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012, p. 29) analisam “as condições de orientação espacial são determinadas pelas características ambientais que permitem aos indivíduos reconhecer a identidade e as funções dos espaços e definir estratégias para o seu deslocamento e uso”.

Um outro fator importante nesse diálogo é o significado de acessibilidade e mobilidade, embora pareçam sinônimos, as palavras tem diferentes definições. Para a acessibilidade se define como a oportunidade de acesso e condição para utilização com segurança de espaços públicos por indivíduo com deficiência ou com mobilidade reduzida. Já a mobilidade se refere as características das pessoas e sua livre locomoção, proporcionando a movimentação de todas as pessoas em um determinado ambiente.

Nesse sentido identifica-se que a mobilidade está relacionada as pessoas, enquanto que a acessibilidade apresenta os espaços onde as pessoas interagem. Para Aguiar (2010, p. 02) “a mobilidade está ligada a facilidade de um indivíduo se deslocar, mas esta condição depende do desempenho do espaço (nível de acessibilidade) e das características do próprio indivíduo (capacidade de locomoção)”. Nesse processo de relação dá um entendimento que a mobilidade e acessibilidade se complementam e mantem um relacionamento entre si, que oferece ao deficiente os meios ideais para se utilizar dos espaços públicos e privados de maneira que não haja dificuldades de interação.

Na convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência esclarece que “toda pessoa faz jus a todos os direitos e liberdade ali estabelecidos, sem distinção de qualquer espécie” (BRASIL, 2008). A finalidade é assegurar e promover o direito de igualdade e oportunidade do exercício pleno nos diversos ambientes de natureza física, mental, intelectual ou sensorial.

Para isso é necessário a obstrução das barreiras que dificultam a acessibilidade dos indivíduos, também, é necessária identificar os pontos de discriminação que cria a exclusão e diferenciação entre as pessoas, que impossibilita a igualdade de oportunidade e acarretam a desproporcionalidade dos direitos fundamentais.

Visando a acessibilidade e inclusão dos deficientes físicos e de mobilidade reduzida aos bens e serviços e desfrutar dos locais, assim como, a garantia de deslocamento fácil e seguro e a plena efetivação, integração e participação na sociedade.

A acessibilidade é uma demanda da agenda internacional, estampada na meta 11.7 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11): “até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para mulheres e crianças, pessoas idosas e com deficiência” (NAÇÕES UNIDAS, 2015).

Nesse sentido, se destaca pelo processo arquitetônico e urbanístico das cidades, promover adequações aos espaços públicos e privados, assim como, projetar espaços que facilite o acesso aos deficientes, idosos e crianças garantindo

a segurança e integridade física, desconstruindo as barreiras excludentes e discriminatórias perante a sociedade.

Diante do processo de adequações a cidade de Parintins caminha em passos lentos para configurar os ambientes apropriados para as pessoas com deficiência, os espaços urbanos comprometem a segurança e a facilidade de integração com os ambientes com conforto, que promova a qualidade de vida.

Entende-se que a pessoa com deficiência tem o direito de igualdade de utilizar os espaços, assim como, as mesmas oportunidades sem discriminação de desenvolver suas habilidades profissionais e que garantem uma vida normal de modo social, familiar, de lazer e cultural.

A lei estabelece os padrões que direciona os fundamentos, objetivos para a inclusão de deficientes, assegurando assim, a promoção dos direitos em condições de igualdade, rompendo as barreiras que obstruem as características físicas, sociais e culturais, dando cidadania as pessoas que ainda são discriminadas por suas diferenças.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa obedeceu aos critérios direcionados no desenvolvimento na prática do trabalho científico. Que segundo Prodanov (2013. p. 48) “a pesquisa científica é uma atividade humana, cujo o objetivo é conhecer e explicar os fenômenos”. Para isso, teve como base uma pesquisa qualitativa de natureza básica, com a finalidade de gerar novos conhecimentos. Quanto aos objetivos foram descritivos que foi feito a descrição dos fatos observados.

Nos procedimentos técnicos realizou-se uma pesquisa bibliográfica, realizada em livros, publicações em periódicas artigos científicos, monografias, dissertações, teses e na internet que forneceu conhecimento sobre a temática com o que já foi escrito. Também uma pesquisa documental nas leis que rege as discussões como: Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 e Lei nº 13.146 de junho 2015, Decretos, plano diretor da cidade, estatuto das cidades, estatuto do idoso.

Para obtenção das informações foi adaptado um formulário do Tribunal de Contas da União (TCU) com um roteiro de perguntas para as localidades do Aeroporto e o Mercado municipal Leopoldo Neves, onde foram capazes de identificar os aspectos circulação, sinalização, escadas, rampas, mobiliário,

sanitários e condições da unidade que estavam dentro dos padrões da ANBT ou não nas estruturas do ambiente de pesquisa.

Foi realizado uma pesquisa de campo com observações diretas nos espaços desde o estacionamento, espaço interno, mobiliários, portas, banheiros, sala de embarque, elevadores, escadas, corrimão, sinalização tátil, corredores e área de serviços para desenvolver as interpretações das estruturas dos ambientes.

No dia 22 de abril de 2019 foi realizada a pesquisa de campo no aeroporto através de observações, com retorno no dia 10 de abril de 2021 para fazer novas fotografias, para isso foi utilizado um celular da marca Samsung j6. Também, para fazer a mensuração da rampa na entrada, utilizou-se uma trena métrica de marca “Vonder”.

No mercado Leopoldo Neves a pesquisa de campo aconteceu no dia 14 de janeiro de 2020 para coletar informações *in loco* de modo observacional, para conhecer melhor a realidade do local, possibilitando a caracterização precisa dos segmentos. Utilizou-se o celular de marca Samsung j6 para fazer as fotografias. Também, foi feito respondido o formulário com os seguintes requisitos de informações que se averiguou circulação, sinalização, escada, elevador, mobiliários, sanitários, condições da unidade.

No porto fluvial foi realizado a pesquisa de campo apenas na área externa no dia 13 de janeiro de 2021, enquanto que as fotografias foram realizadas no dia 17 de maio de 2021 com o aparelho celular Samsung j6. Apenas foi possível descrever a área da passarela que liga a parte do prédio à balsa que faz o embarque dos passageiros, foi feita a medição da largura da passarela com uma trena métrica de marca “Vonder”, e os outros pontos como piso, rampa, balsa, acesso aos barcos foi realizado a coleta de informações através da observação.

Para se calcular a inclinação da rampa que dá acesso a porta de entrada do aeroporto, obedeceu aos procedimentos inerentes a ABNT 9050, que descreve a fórmula que indica os padrões de inclinação expressa em porcentagem, a altura do desnível e o comprimento da projeção horizontal.

Os procedimentos de acordo com a fórmula:

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

sendo que:

i – é a inclinação, expressa em porcentagem (%);

h – é a altura do desnível;

c – é o comprimento da projeção horizontal.

Com esse procedimento foi possível identificar se as rampas estavam dentro dos padrões estabelecidos pelas normas técnicas e que atende a lei de acessibilidade aos deficientes.

Esses procedimentos foram imprescindíveis para adquirir as informações necessárias para a concretização da pesquisa. Para se chegar a conclusão, utilizou-se esses métodos com o propósito de ordenar o pensamento e sistematizar os caminhos para idealizar o trabalho.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Parintins é um município brasileiro do interior do estado do Amazonas e está localizado a 369 Km em linha reta da capital do estado Manaus. Pertence a Mesorregião Centro Amazonense, Centro Sub-regional A, tem relevância com os serviços de Bancos, INSS, Correios, Telefonia, Universidades entre outros, que são fornecidos aos outros municípios próximos, vilas e agrovilas. Sua população foi estimada segundo o IBGE (2020) em 115. 363 habitantes, sua área da unidade territorial é de 5.956,047 Km². Para se chegar à cidade é somente através das vias fluviais ou aéreas.

A Cidade enfrenta os problemas na infraestrutura ou com adaptação de espaços públicos e privados para fornecer aos deficientes físicos e mobilidade reduzida, acessibilidade de forma como preconiza a Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000. Embora já tenha acontecido algumas adequações nos espaços públicos e privados, mas ainda não atendem as necessidades para a locomoção como recomenda a lei federal.

Hoje a cidade é a expressão mais contundente do processo de produção da humanidade sob a égide das relações desencadeadas pelo processo de formação econômica e social capitalista. Na cidade, a separação homem-natureza, a otimização das relações e as desigualdades sociais se mostram de forma eloquente. Mas ao analisá-la, torna-se importante o resgate das relações e sentimentos; a reabilitação dos sentimentos humanos que nos faz pensar a cidade para além das formas. Isso nos faz analisar a cidade para além do homem premido por necessidades vitais (CARLOS, 2011. p. 25-26).

Com essa visão é preciso pensar nos espaços urbanos que garantam a locomoção e a acessibilidade de forma igual a todos. No sentido do lazer, nos ambientes de trabalho, nos locais comerciais e de serviços, minimizando as desigualdades e o preconceito das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nos logradouros da cidade de Parintins.

Nesse sentido verifica-se a despadroneização das calçadas ou a falta delas, ou estão sendo ocupadas pelas mercadorias das casas comerciais, praças sem rampas ou com lanches que colocam suas mesas e cadeiras que impedem a locomoção das pessoas, não há sinalizações adequadas para indicar a acessibilidade, não há faixas para pedestres e muitas ruas esburacada.

Os estabelecimentos comerciais e de serviços também carecem de um ambiente adequado a acessibilidade. falta de rampas de acesso, banheiros adequados, balcões que facilite o atendimento, espaços que sejam acessíveis a locomoção, as portas que dificultam o acesso, escadas que impossibilitam o acesso a outros ambientes. A figura abaixo destaca a falta de adaptações nos locais públicos:

Figuras 2, 3, 4, 5 – Calçadas irregulares; rampa esburacada; calçadas ocupadas pelo comércio



Fonte: Autor/ pesquisa de campo realizada em: 20/12/2020

As calçadas não estão padronizadas, tendo várias irregularidades quando a elevação e ao mesmo tempo os comerciantes utilizam para expor suas mercadorias, isso impede o acesso de pessoas. As rampas de acesso em vários locais apresentam algum obstáculo para a mobilidade, como: buracos, portes instalados em frente as rampas, desnível da sarjeta para as praças etc. as praças em sua maioria estão sendo ocupadas por quiosques e lanches que utilizam os passeios para colocar mesas e cadeiras e em alguns casos a falta de manutenção onde já apresentam buracos.

Um outro fator importante são os barcos que fazem transporte de passageiros, intramunicipal, intermunicipal e interestadual, esses não oferecem nenhuma condição para as pessoas com deficiências de se locomover, é preciso ajuda de outras pessoas para conseguir viajar. Banheiros, escadas, acesso as redes, convés com mercadorias todos fora dos padrões que são estabelecidos pelas normas brasileiras ABNT NBR 9050.

Uma problemática para se levar em consideração o direito de ir e vir e um desafio de garantir a locomoção de todos sem nenhum constrangimento nas embarcações que prestam serviços para os ribeirinhos que tem como único meio de transporte para as suas localidades. Como identificado na imagem abaixo:

Figura 6,7,8,9 – Dificuldade de acesso aos barcos que fazem o transporte de passageiros



Fonte: Autor/ pesquisa de campo realizada 17/12/2018

Os portos de embarque e desembarque que são utilizados para os passageiros das comunidades rurais, das vilas e agrovilas e dos municípios adjacentes não oferecem nenhuma estrutura para as pessoas com deficiência física e de mobilidade reduzida. É necessário ajuda de terceiros para locomoção na saída dos barcos, que utilizam uma espécie de Prancha¹ onde os passageiros fazem o embarque e desembarque.

Esses desafios se tornam ainda maior dependendo do período sazonal, onde em muitos portos não dão acesso de nenhuma forma pelo solo encharcado que dificulta a locomoção, é preciso colocar tábuas na saída das embarcações para poder ter acesso as ruas que ficam distantes no período da vazante. Como apresenta a imagem abaixo:

¹ Pequena escada que serve para o embarque e desembarque das pessoas no barco.



Figura 10, 11, 12, 13 – Portos alternativos de embarque e desembarque

Fonte: Autor pesquisa de campo realizada 17/12/2018

As imagens demonstram o acesso as embarcações nos portos alternativos com fragmentos de construções e as rochas sedimentares, a inclinação da rampa em declive, o tipo de solo e sem pavimento e o desembarque em escadarias, dificultam as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida de utilizar os serviços de forma igualitária.

Destaca-se os portos porque a Cidade esta é um arquipélago e os meios de se chegar é através de transporte aéreo ou fluvial, com maior fluxo por meio das embarcações que fazem dos rios as estradas que conectam e transportam as pessoas das comunidades rurais, das vilas, agrovilas, cidades vizinhas e até mesmo os turistas que há visitam.

Nesse sentido, o trabalho busca identificar os padrões de acessibilidade e mobilidade estabelecidos nos ambientes do aeroporto, porto e no mercado central da cidade. Qual a estrutura que os locais apresentam para os deficientes que necessitam dos serviços oferecidos por esses ambientes que tem um fluxo de pessoas que estão transitando em atividade, comercial, turístico no sentido regional,

estadual, intramunicipal e intermunicipal e em muitos casos internacional com grande relevância para a cidade.

3.1 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO AEROPORTO

O aeroporto regional Júlio Belém de Parintins está localizado na estrada Odovaldo Novo na área suburbana da comunidade do Parananema, cerca de 6 km do centro da cidade. Atende os municípios de Nhamundá, Barreirinha no estado do Amazonas e Juruti no estado do Pará.

Geralmente recebe aviões de pequeno porte nos modelos Bandeirantes, Brasília e Caravan, sendo operados pelas empresas de taxi aéreo e também por aeronaves de médio porte como ATR-42, ATR 72 e EMB 190 da EMBRAER de nível regional e nacional. Outro fator importante é os voos operados no período do festival folclórico, onde as companhias aéreas utilizam os Boeing 737-300, 737-700, Fokker-100, AIRBUS-A320 e EMB-190 e EMB- 195 da EMBRAER, além de jatos particulares.

Aproximadamente cerca de 133.000 passageiros utilizam o terminal, com mais de 1.860 voos anuais. Conta com os serviços realizados pelas agências de passagens e de informações turísticas. Atende aos passageiros de nível local, regional, nacional e pela grandeza do festival folclórico a turistas brasileiros e internacionais.

Possui uma área de embarque e desembarque de passageiros, com porta automática, pequenos quiosques para comercialização de artesanatos, lanchonetes e um terraço panorâmico, um espaço para check in com balcões e ao lado cadeiras para espera, banheiros feminino e masculino e disponibilidades para alguns serviços para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

O estudo se volta para a identificação dos espaços públicos e do projeto arquitetônico no aeroporto. Foi possível diagnosticar os seguintes aspectos quanto dimensão de locomoção de embarque e desembarque desde a área de estacionamento até aeronave. Para identificar os padrões de circulação, rampas, escadas, elevadores, sinalização, mobiliários, sanitários e condições da unidade foi realizado um formulário que apresentou os aspectos em conformidade com a ABNT e também, em desconformidade.

Quadro 02– Área de atendimento ao público e os serviços ofertados as pessoas deficientes ou com acessibilidade reduzida.

CIRCULAÇÃO	SIM	NÃO	NÃO SEI/ NÃO SE APLICA
1. A circulação é acessível desde a rua até o local de atendimento?	X		
2. Os equipamentos urbanos presentes no entorno possibilitam a acessibilidade das pessoas com deficiência até sua unidade de atendimento?		X	
3. Os corredores utilizados pelos usuários dos serviços possuem largura mínima de 1,5m?	X		
4. As maçanetas das portas utilizadas pelos usuários dos serviços são do tipo alavanca?		X	
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)?	X		

RAMPAS, ESCADAS E ELEVADORES	SIM	NÃO	NÃO SEI/ NÃO SE APLICA
6. Os usuários dos serviços são atendidos em mais de um pavimento?		X	
7. Há rampa, elevador, ou outro equipamento eletromecânico ligando os pavimentos utilizados pelos usuários dos serviços ou vencendo desníveis menores?		X	
8. As rampas possuem largura mínima de 1,2m?		X	
9. A inclinação das rampas permite a circulação de uma pessoa em cadeira de rodas sem que seja necessário a ajuda de outra pessoa?		X	
10. As rampas contêm avarias (buracos, rachaduras, ondulações), que estejam dificultando ou impedindo a circulação?		X	

11. A porta do elevador permiti acesso de uma pessoa em cadeira de rodas (largura mínima livre de 0,80m)?			X
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 1m de largura)?			X
13. No interior do elevador existe identificação do pavimento em braile?			X
14. Há um corrimão fixado nos painéis laterais e de fundos da cabine do elevador?			X
15. Há indicação sonora indicando em que andar o elevador parou e a direção do movimento (se está subindo ou descendo)?			X
16. Há um corrimão em ambos os lados das escadas utilizadas pelos usuários dos serviços?		X	
SINALIZAÇÃO			
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 pessoa com deficiência visual).		X	
18. Há piso tátil de alerta próximo as escadas? (piso tátil de alerta: piso construído por pequenos circuitos em alto relevo, destinados a servir de alerta para pessoas com deficiência visual).		X	
19. Há piso tátil de alerta próximo ao elevador?			X
20. Há piso tátil direcionada na entrada do edifício, indicando 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).		X	
21. A sinalização tátil, em braile, informando o número do pavimento próximo às escadas?		X	
22. Há sinalização visual, em fonte ampliada, informando o número de pavimento próximos às escadas?		X	

MOBILIÁRIO			
23. Há mesas ou balcões de atendimentos adequados para utilização por pessoas em cadeira de rodas? (altura de 0,90m e recuo na parte frontal para aproximação da cadeira de rodas)?		X	
SANITÁRIOS			
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?		X	
25. No banheiro acessível há barras de apoio na lateral e no fundo do vaso sanitário?		X	
CONDIÇÕES DA UNIDADE			
26. A unidade está instalada em imóvel próprio?	X		
27. A unidade dispõe de alvará de funcionamento?	X		

Fonte: Adaptado Tribunal de Contas da União (TCU).
portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portaldocs/2534475.

A área do aeroporto oferece circulação acessível até o local de atendimento, porém, alguns equipamentos não possibilitam a acessibilidade, assim como, algumas maçanetas das portas não estão dentro do padrão. Enquanto que as rampas não obedecem a largura mínima de 1,2m e a inclinação dificulta a circulação de pessoas com deficiência.

Na sinalização não há mapa tátil, também, não contêm piso de alerta próximo as escadas, nem piso tátil indicando o caminho a ser percorrido, não há sinalização em braile e nem visual informando o número de pavimento próximo as escadas. Quanto aos mobiliários não estão de acordo com o recomendado pela lei. Os banheiros não estão de acordo com os padrões exigidos tanto para deficientes, como, para pessoas com mobilidade reduzida.

No questionário identificou-se os aspectos da estrutura do aeroporto capazes de facilitar a locomoção das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. De acordo com o Art. 1º, da Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000, estabelece que:

Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e

espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transportes e de comunicação (BRASIL, 2000).

Cabe destacar ainda citando a mesma lei que barreiras estão relacionadas a qualquer obstáculo ou entrave, até mesmo atitude ou comportamento que impeça, estabeleça limite a participação social das pessoas. Restringindo o acesso, a circulação com segurança, bem como, o gozo e os direitos aos espaços, equipamentos, edificações, transportes, informações e comunicação, serviços e informações aberta ao público.

O aeroporto em 2019, passou por algumas reformas que tiveram a finalidade de ampliar a estrutura física e melhorias nos serviços aeroportuários. Mesmo assim não atendeu o que estabelece a lei nº 10.098, de 19 dezembro de 2000 que determina as normas gerais e critérios básicos a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Também, não foi aplicado de forma a contemplar a lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, onde instituiu a inclusão de pessoas com deficiência, que assegura a promover as condições de igualdade, visando a cidadania social, a participação plena efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

Nesse sentido, observou-se os padrões de acessibilidade e mobilidade nos espaços, equipamentos e mobiliários do aeroporto como: estacionamento, rampas, portas, banheiros, balcões e o embarque nas aeronaves.

- a) Estacionamento – o aeroporto possui um espaço sinalizado para o estacionamento com pessoas com deficiência, porém, não existe cobertura, podendo dificultar a mobilidade de acordo com o tempo climático.
- b) Rampas – a rampa de entrada não obedece ao padrão exigido pela NBR 9050, no que tange a inclinação longitudinal está dentro dos padrões, entretanto, a largura não obedece ao padrão, assim como, existe apenas um lado do corrimão nas laterais e sem sinalização tátil de alerta no início da mesma. Como mostra o quadro abaixo:

Quadro 03- medidas da rampa de entrada do aeroporto

Largura (m)	Altura (m)	Inclinação longitudinal (m)
1,07	0,30	1,30

Fonte: autor

As rampas devem ter inclinação de acordo com que estabelece a NBR 9050, que determina os seguintes parâmetros.

Tabela 02 - dimensionamento das rampas (NBR 9050)

Desníveis máximo de cada seguimento da rampa (h/m)	Inclinação admissível em cada seguimento da rampa (i %)	Número máximo de seguimento de rampa
1,5	5,00 (1:20)	Sem limites
1,0	5,00 (1:20) < i ≤ 6,25 (1:16)	Sem limites
0,80	6,25 (1:16) < i ≤ 8,33 (1:12)	15

Fonte: NBR 9050

De acordo com o que estabelece a NBR 9050 a largura da rampa deve ser 1,2 m, com piso aderente, inclinação de acordo com a tabela apresentada acima, o corrimão deve estar instalado dos dois lados, apresentar sinalização tátil no início. Para garantir que a rampa seja acessível, são determinados os limites de inclinação e os desníveis que facilitam a locomoção calculados conforme equação abaixo:

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

sendo que:

i – é a inclinação, expressa em porcentagem (%);

h – é a altura do desnível;

c – é o comprimento da projeção horizontal.

- c) Porta de entrada – embora exista o sensor, a sinalização das faixas não segue os padrões especificado na NBR 9050 Item 6.11.2.13 que especifica os tipos de faixas em portas com paredes envidraçadas.

O aeroporto apresentou um aspecto onde tem alguns seguimentos com sinalizações, porém, em sua maioria verificou-se a falta de adequações para as pessoas deficientes e com mobilidade reduzida. Sua estrutura ainda necessita de melhores condições que possa facilitar o direito de ir e vir, dando igualdade de condições para as pessoas que por lei tem seus direitos garantidos para se mobilizar sem nenhum transtorno, de maneira autônoma e independente de ajuda. Como apresentado nas figuras abaixo:

Figura 14- Estacionamento**Figura 15-** Rampa e porta de entrada

Fonte: Autor pesquisa de campo realizada em: 10/04/2021

O estacionamento apesar de sinalizado possui estrutura descoberta, a rampa apresenta manutenção desproporcional e o corrimão está instalado apenas de um lado, também a sinalização da porta em vidraça não está de acordo com os parâmetros da ABNT.

- d) Banheiros – existe 3 banheiros no local. Um na área de check in, outro na sala de embarque e um na sala vip. Não tem um banheiro específico para os portadores de deficiência.

Nenhum dos banheiros estão adaptados para a utilização das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Como preconiza as Normas Técnicas.

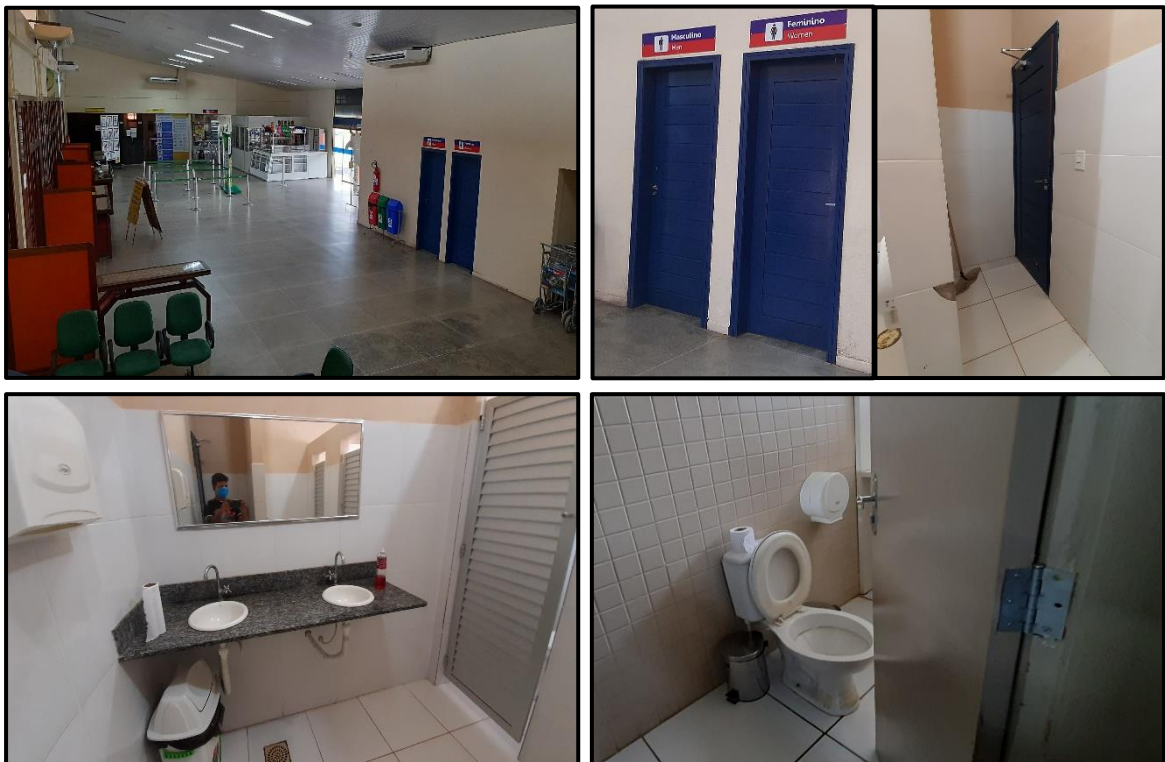
Os sanitários, banheiros e vestiários acessíveis devem obedecer aos parâmetros desta Norma quanto as quantidades mínimas necessárias, localização, dimensão dos boxes, posicionamento e características das peças, acessórios barras de apoio, comando e características de pisos e desníveis. Os espaços, peças e acessórios devem atender aos conceitos de acessibilidade, como as áreas mínimas de circulação, de transferência e de aproximação, alcance manual, empunhadura e ângulo, visual (NBR, 2015. p. 83).

Os banheiros estão em locais acessíveis, as portas de entrada aos banheiros as maçanetas são de alavanca, porém, sem sinalização tátil e revestimento resistente ao impacto de bengala, muleta ou cadeira de rodas, já nas portas dos banheiros as maçanetas são estilo colonial, precisando fazer movimento com o punho para abrir, abrindo para o lado interno, não existe puxador horizontal. o espaço de entrada dificulta a mobilidade que determine um giro de 360°.

Os lavatórios não obedecem aos padrões estabelecidos pela NBR 9050 item 7.5 que garante acesso frontal, as torneiras não possuem alcance manual para o acionamento e abertura das válvulas que não são de alavancas, dificuldade de acesso aos espelhos como indica as normas, assim como, as barras de apoio não estão instaladas.

Quanto as bacias sanitárias, não possuem nenhuma adaptação para os deficientes. Não está instalado nenhum um tipo de barra de apoio fixa ou articulada. O acionamento da descarga dificulta-se pela dimensão do raio de alcance lateral que não obedece a um vão livre com 0,60m de diâmetro. Também, não existem bacia infantil para uso de pessoas com baixa estatura ou crianças.

Figura 16, 17, 18, 19 – Área de acesso ao banheiro; portas de entrada e espaço de mobilidade; lavatório e bacias sanitárias



Fonte: autor pesquisa de campo realizada em: 10/04/2021

Área acessível aos banheiros, porém, as portas não possuem revestimento de proteção de impactos, os lavatórios não estão dentro dos padrões, assim como, os vasos não possuem as instalações com a barras de acordo com o que preconiza a ABNT.

- e) Balcões de atendimento – permite o acesso com giro de 180º, fácil de ser identificado e localização acessível, porém, não possui a profundidade

mínima de 0,30m de modo que a pessoa de cadeira de roda tenha possibilidade de avançar sob o balcão para o atendimento.

- f) Embarque na aeronave – para o embarque, o preferencial é para os idosos, crianças, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. As empresas fornecem cadeiras de rodas e um profissional para acompanhamento até aeronave. No entanto, não existe o *ambulift* para fazer o embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, sendo necessário o auxílio dos funcionários para o embarque e desembarque.

Figuras 21 - balcões de atendimentos

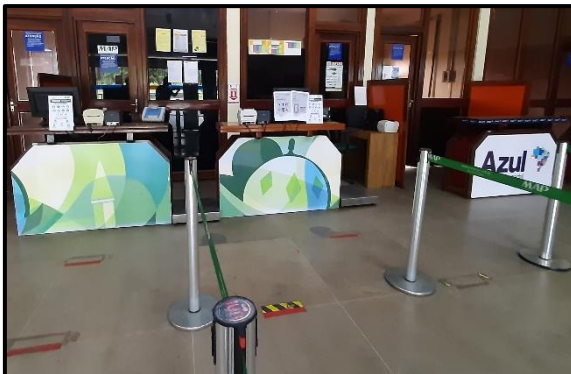


Figura 22 – Sala de embarque



Fonte: Autor/ pesquisa de campo realizada em: 10/04/2021

Os balcões de atendimentos não apresentam recuo de 0,30m como apresentado na NBR 9050 - 9.5.2.2. A sala de embarque dispõe de uma área que facilita a mobilidade, porém, as portas não estão com as faixas de sinalização.

No relatório anual de 2006 a Infraero anunciou a criação de políticas de acessibilidade, voltadas as suas responsabilidades, para assegurar as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida os direitos individuais e sociais (INFRAERO, 2007). Contribuindo desta forma para a igualdade de acessibilidade e mobilidade de maneira igualitária aos deficientes no direito de ir e vir.

Como estabelece o Estatuto das Pessoas com Deficiência em seu Art. 46 da Lei nº 13.146/2015. “O direito ao transporte e à mobilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas” (BRASIL, 2015). Sendo capaz de eliminar as barreiras e os obstáculos que dificultam seu acesso.

Apesar das leis o aeroporto da cidade de Parintins ainda não possui uma estrutura que garanta a igualdade no direito de ir e vir das pessoas com deficiência. Necessita de adaptações que possa ofertar condições as pessoas que utilizam os serviços aeroportuários de maneira a não constranger e nem causar dependência aos cidadãos que viajam nessa modalidade.

3.2 ESPAÇO E ACESSIBILIDADE NO MERCADO CENTRAL

Esse logradouro público faz parte do patrimônio histórico da cidade de Parintins. Construído no século XIX (1937) as margens do rio Amazonas, servi de cartão postal pela sua arquitetura. O mercado Leopoldo Neves passou por uma reforma e foi reinaugurado em 2019, a finalidade de atender as demandas do município e adaptações para a acessibilidade de todos.

Lugar de atração para quem visita Parintins e de encontro dos parintinenses que fazem as compras de seus alimentos. Além, da venda de carne, peixe, verduras, legumes, cereais produtos hortifrutigranjeiros, oferece as ervas naturais, cascas de árvores para o tratamento de doenças, sementes para confecção de artesanatos, artesanatos tradicionais e indígenas. Também, é local onde se encontra as comidas típicas regionais degustada pelos habitantes da ilha como também, pelos turistas e visitantes que vem conhecer a cidade.

3.2.1 Estrutura arquitetônica do mercado e o acesso aos deficientes físicos e de mobilidade reduzida

Para garantir a igualdade no direito de ir e vir das pessoas, o mercado passou por reformas, onde identificou-se através de um questionário as mudanças para o acesso as pessoas com deficiência e de mobilidade reduzida.

Quadro 04 - Unidade de atendimento ao público e os serviços ofertados no mercado

CIRCULAÇÃO	SIM	NÃO	NÃO SEI/ NÃO SE APLICA
1. A circulação é acessível desde a rua até o local de atendimento?	X		
2. Os equipamentos urbanos presentes no entorno possibilitam a acessibilidade das pessoas com deficiência até sua unidade de	X		

atendimento?			
3. Os corredores utilizados pelos usuários dos serviços possuem largura mínima de 1,5m?	X		
4. As maçanetas das portas utilizadas pelos usuários dos serviços são do tipo alavanca?	X		
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)?	X		
RAMPAS, ESCADAS E ELEVADORES	SIM	NÃO	NÃO SEI/ NÃO SE APLICA
6. Os usuários dos serviços são atendidos em mais de um pavimento?	X		
7. Há rampa, elevador, ou outro equipamento eletromecânico ligando os pavimentos utilizados pelos usuários dos serviços ou vencendo desníveis menores?	X		
8. As rampas possuem largura mínima de 1,2m?	X		
9. A inclinação das rampas permite a circulação de uma pessoa em cadeira de rodas sem que seja necessário a ajuda de outra pessoa?	X		
10. As rampas contêm avarias (buracos, rachaduras, ondulações), que estejam dificultando ou impedindo a circulação?		X	
11. A porta do elevador permiti acesso de uma pessoa em cadeira de rodas (largura mínima livre de 0,80m)?	X		
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 1m de largura)?	X		
13. No interior do elevador existe identificação do pavimento em braile?			
14. Há um corrimão fixado nos painéis laterais e de fundos da cabine			

do elevador?			
15. Há indicação sonora indicando em que andar o elevador parou e a direção do movimento (se está subindo ou descendo)?			
16. Há um corrimão em ambos os lados das escadas utilizadas pelos usuários dos serviços?	X		
SINALIZAÇÃO			
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 pessoa com deficiência visual).		X	
18. Há piso tátil de alerta próximo as escadas? (piso tátil de alerta: piso construído por pequenos circuitos em alto relevo, destinados a servir de alerta para pessoas com deficiência visual).		X	
19. Há piso tátil de alerta próximo ao elevador?		X	
20. Há piso tátil direcionada na entrada do edifício, indicando 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).		X	
21. A sinalização tátil, em braile, informando o número do pavimento próximo às escadas?		X	
22. Há sinalização visual, em fonte ampliada, informando o número de pavimento próximos às escadas?		X	
MOBILIÁRIO			
23. Há mesas ou balcões de atendimentos adequados para utilização por pessoas em cadeira de rodas? (altura de 0,90m e recuo na parte frontal para aproximação da cadeira de rodas)?		X	
SANITÁRIOS			
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?	X		

25. No banheiro acessível há barras de apoio na lateral e no fundo do vaso sanitário?	X		
CONDIÇÕES DA UNIDADE			
26. A unidade está instalada em imóvel próprio?	X		
27. A unidade dispõe de alvará de funcionamento?	X		

Fonte: Adaptado Tribunal de Contas da União (TCU).
portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portaldocs/2534475

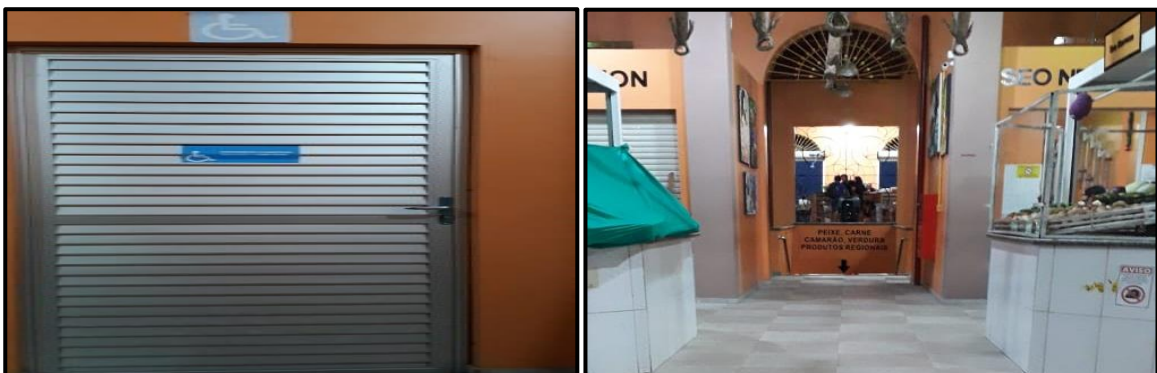
A reforma do prédio trouxe adaptações de acessibilidade e mobilidade. Quanto a circulação é acessível, os equipamentos, corredores, maçanetas e portas obedecem ao padrão exigidos pela lei de acessibilidade ou mobilidade reduzida. Os usuários podem ser atendidos em mais de um pavimento de pelo acesso de elevador que já oferece condições de acesso de acordo com a NBR 9050.

Quanto a sinalização não há mapa tátil, nem piso tátil indicando o caminho a ser percorrido, e nem de alerta próximo as escadas e do elevador, do mesmo modo, não há sinalização em braile nem visual informando o número de pavimento próximo a escada. Quanto aos balcões de atendimentos não obedecem aos padrões de altura 0,90m e nem recuo na parte frontal. Enquanto os banheiros existem um banheiro acessível com equipamento e acessórios para deficientes e pessoas com mobilidade reduzida.

O questionário apresenta os aspectos positivos e negativos quanto aos equipamentos e as estruturas principais capazes de facilitar a mobilização.

- A circulação é acessível, existe estacionamento, porém, não existe cobertura, os equipamentos no entorno possibilitam o acesso, os corredores estão dentro do padrão de 1,5m. As maçanetas das portas são em modelo de alavancas, e as portas possui vão livres com largura de 0,80m.

Figura 23 – porta com maçaneta de alavanca **Figura 24** – Corredor e balcões de atendimentos



Fonte: Autor/ pesquisa de campo realizada em: 14/01/2020

As portas não estão com revestimento na parte inferior e nem sinalização tátil de alerta. Os corredores obedecem aos padrões da ABNT, no entanto os balcões não possuem recuo para o atendimento aos deficientes.

- Os usuários podem ser atendidos em mais de um pavimento, pois existe elevador que pode ser utilizado pelos portadores de deficiência, com porta com largura de 0,80, com acomodação para cadeira de rodas com dimensões de 1,25 e profundidade de 1m de largura. As rampas do estacionamento possuem largura de 1,2m, com inclinação que permiti a circulação de cadeira de duas rodas; já as escadas que dão acesso a outro pavimento o corrimão é de ambos os lados, mas, não é duplo como preconiza a NBR 9050 Item 6.9.4.2.

Figura 25 - Porta do elevador



Figura 26 - Estacionamento para deficientes



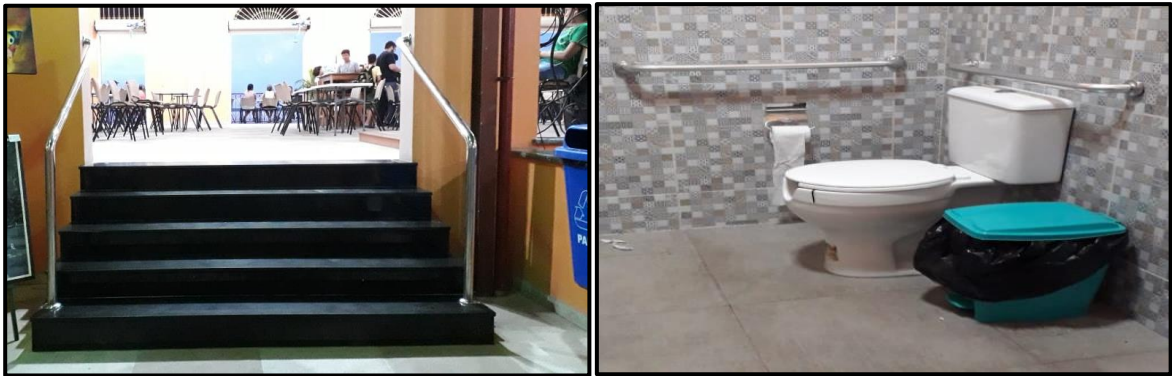
Fonte: Autor/ pesquisa de campo realizada em: 14/01/2020

A porta do elevador não está de acordo com o que preconiza a NBR, não tem revestimento na parte inferior e nem sinalização tátil de alerta. No estacionamento existe vagas sinalizadas para deficientes, mas, são desrespeitadas pelos condutores de veículos automotores.

- No entanto não há sinalização tátil na entrada, não há piso tátil de alerta próximo as escadas, não há piso tátil de alerta próximo ao elevador, não há piso tátil direcionado no prédio indicando o caminho percorrido, nem sinalização em braile indicando o número de pavimento próximo as escadas e nem sinalização visual.

- Não há balcões de atendimento adequados as pessoas com cadeiras de rodas com altura de 0,90m e com recuo na parte frontal para aproximação da cadeira de rodas.
- Quanto aos sanitários, há um banheiro acessível com equipamentos e acessórios que pode ser utilizado por pessoas em cadeiras de rodas ou com mobilidade reduzida.

Figura 27- Escada que dá acesso ao pavimento **Figura 28 -** banheiro para deficientes



Fonte: Autor pesquisa de campo realizada em: 14/01/2020

A escada não tem sinalização tátil e o corrimão não está dentro dos padrões de segurança para mobilidade reduzidas de pessoas. O banheiro possui acessórios com suporte que possa ser utilizado pelos deficientes.

Embora a reforma tenha oferecido novas adaptações ao acesso ao público, ainda necessita de novas instalações e sinalizações para garantir aos deficientes o direito de mobilidade e acessibilidade de forma igualitária. Como destacado no Art. 4º da Lei nº 10.098/2000.

“as vias públicas, os parques e os demais espaços públicos existentes, assim como as respectivas instalações de serviço e de mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise a maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” (BRASIL, 2000).

É preciso ter um olhar mais sensível em relação ao planejamento dos espaços públicos, para torná-los mais acessíveis sem os obstáculos que dificultam aos portadores de deficiência de usufruir de seus direitos. Os projetos devem obedecer ao que estabelece a lei e as normas técnicas brasileiras.

3.3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO PORTO FLUVIAL

A cidade está localizada a margem direita do rio Amazonas, seu porto fluvial tem importância no embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias que chegam e saem dos municípios, também tem importância turística, pois a cidade é reconhecida como “a cidade do Boi Bumbá” e é visitada por pessoas de várias partes do Brasil e do mundo.

Sua relevância se destaca pelo fluxo de passageiros advindo de outros municípios e das grandes metrópoles Manaus e Belém que trafegam para as mais diferentes atividades. Também, há o trânsito de mercadorias que é movimentada diariamente oriundo da a Capital do estado, como também, do vizinho estado do Pará, que abastece a cidade com alimentos industrializados, de hortifrutigranjeiros e mercadorias que abastecem o comércio local.

O terminal hidroviário foi inaugurado em 2005 e passou por várias reformas, por conta de sucessivas falhas no projeto de engenharia e custou aos cofres públicos desde a sua construção e reformas o valor de 25 milhões, na responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), em convênio com Exército Brasileiro.

O novo porto tem capacidade para 2,5 mil toneladas, podendo receber até 100 embarcações regionais. Com a nova estrutura o terminal conta com uma sala de embarque e desembarque, elevador para pessoas com necessidades especiais, áreas de lojas, restaurantes, agência bancária, posto de saúde, área para exposição artísticas e para representação dos bois bumbá (DNIT, 2011).

Porém, em agosto de 2020 novamente foi interditado, houve desmoronamento de parte do muro de contenção. Não havendo nenhuma atividade portuária de cargas, passageiros e embarcações até os dias atuais.

Nesse sentido, não foi possível o acesso as informações pela interdição do local e até mesmo, o período de pandemia do covid-19 não foi possível fazer a pesquisa descritiva *in loco* na parte interna da estrutura arquitetônica do prédio e seus equipamentos. Cabendo apenas as áreas externas a observação descritiva do local.

3.3.1 Acesso as embarcações

Quanto aos aspectos da passarela que dá acesso a balsa de embarque e desembarque a largura está com 1,7m dentro dos padrões da ABNT, no entanto, não tem sinalização tátil de alerta e nem direcional. Um outro fator é os obstáculos que existe tipo lombada que faz o movimento da passarela de acordo com o período sazonal, a pavimentação da mesma precisa de manutenção que apresenta buracos que criam obstáculos para pessoas PCR e de mobilidade reduzida.

As rampas não obedecem ao que preconiza a ABNT, não existe corrimão, nem sinalização tátil, quanto a estrutura do piso, possui trilhos que impedem a mobilidade tanto de PCR, quanto pessoas com mobilidade reduzida. A balsa de embarque e desembarque apresenta buracos em seu piso que é pavimentado com asfalto e tem uma lombada. Para o acesso aos barcos e lanchas são colocadas pontes de madeira ou de alumínio que impedi ou dificulta a mobilidade de deficientes. Como demonstra as figuras abaixo:

Figura 29, 30, 31, 32 - Rampa; passarela; balsa de acesso; rampa de embarque e desembarque



Fonte: autor/ pesquisa de campo realizada em: 17/05/2021

Apesar de o porto passar por reformas nos últimos anos, essa estrutura não se adequa ao que recomenda o Art. 3º da Lei nº 10.098/2000 “O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso públicos deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida” (BRASIL, 2000). Com essa estrutura na passarela, na rampa, na balsa que dá acesso aos barcos e lanchas e o modo como as pessoas adentram nas embarcações fica inviável ou dificultoso a mobilidade por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

3.4 RESULTADOS

A temática aborda um dos problemas sociais cruciais na cidade de Parintins. Apesar da Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000, que estabelece critérios, normas para a melhoria na acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras nos ambientes e vias públicas, assim como, nos mobiliários, edifícios e nos meios transportes. ainda se observa a falta de planejamento e de políticas públicas capazes de atenuar o direito de ir e vir de modo igualitário e sem os transtornos ocasionados pela falta de adequações dos ambientes públicos e privados.

No aeroporto, diagnosticou-se que a reforma que houve não se adequou ao que estabelece a Lei de acessibilidade as pessoas portadoras de deficiência e de mobilidade reduzida, ainda faltam a implementação de medidas que facilite a mobilidade de maneira que essas pessoas tenham seus direitos garantido.

No mercado, com a reforma ganhou algumas adequações, mas, não é, o suficiente para garantir a mobilidade de pessoas sem a ajuda de outras, ainda a falta de sinalizações, adequações nas escadas, nos balcões de atendimento, piso tátil de alerta e direcional, revestimentos nas portas, corrimão dentro dos padrões de acordo com a ABNT 9050.

O porto, apesar de, passar por 2 reformas em sua estrutura externa não atende os requisitos como determina ABNT, a Lei de acessibilidade, o plano diretor

da cidade de Parintins que cita o bem estar social da população, o estatuto das cidades no modo de propiciar melhores espaços habitáveis de forma coletiva, o estatuto do idoso e o estatuto das pessoas com deficiência, que destina assegurar e a promover, em condições de igualdade os direitos e a inclusão social e a cidadania.

Dessa forma ainda se verifica uma lacuna social e de exclusão dos direitos adquiridos pelas pessoas deficientes e de mobilidade reduzida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cenário apresenta poucas mudanças nos espaços públicos e privados quando se trata do direito de ir vir de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Já são mais de 20 anos da instituição da lei de acessibilidade aos deficientes e pessoas com mobilidade reduzida e mesmo assim, poucas mudanças aconteceram para a possibilidade e condição de segurança, autonomia e independência na qualidade de vida e inclusão social.

Ainda há preconceito quando se fala de pessoas com deficiência, que tem que depender de outras pessoas ou que não tem capacidade de fazer suas atividades como uma pessoa comum. Observou-se nos três ambientes da pesquisa a falta de políticas públicas capazes de modificar os cenários em ações estruturais.

É preciso eliminar as barreiras nos espaços públicos e privados para o uso coletivo e assegurar que as pessoas com limitações de mobilidade possam gozar ou exercer em condições de igualdade as oportunidades com as demais pessoas e a liberdade de exercer suas atividades profissionais, de lazer, social e familiar, sem discriminação, restrição ou exclusão.

É preciso um olhar mais humano na construção de espaços que garantem acessibilidade e a desconstrução de barreiras que excluam a participação social na liberdade de movimento, de expressão, a comunicação, à compreensão e a cidadania.

Assim, o município tem uma responsabilidade através da secretaria de obra e da secretaria de arrecadação que estabelecem para as construções públicas e privadas os padrões de acordo com as leis que especificam o direito de ir vir. Também, é a prefeitura que fiscaliza as obras de construção ou reforma dos imóveis, onde são apresentados os projetos, as plantas dos edifícios, as padronizações de calçadas, praças, ambientes de lazer, cultural, portos e aeroportos.

O município tem que, adotar políticas públicas no sentido de implementar as leis que beneficiam os deficientes e as pessoas com mobilidade reduzida. As novas construções, as obras de reforma dos prédios, a infraestrutura da cidade deve atender os padrões exigidos pela lei de acessibilidade.

É imprescindível para igualdade dos direitos que haja modificações nas estruturas físicas dos espaços públicos e privados. Dando acesso as pessoas que necessitam fazer suas atividades profissionais, de lazer, escolar, cultural, social de forma que não haja necessidade de ajuda de terceiros ou as barreiras que impedem a locomoção das pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiência.

O município enfrenta dificuldades para estabelecer um novo padrão nos ambientes públicos e privados, que possa facilitar a acessibilidade com igualdade de direitos e atenuar as barreiras físicas, psicológicas e sociais que impedem as pessoas de gozar de seus direitos constitucionais.

Ainda nesse sentido os preconceitos enfrentados pelos deficientes ainda são grandes. É necessário que haja campanhas educativas no sentido de mostrar que eles podem realizar suas atividades de forma independente, com autonomia, se inserir no convívio social sem máculas, sem restrições mostrando suas capacidades e habilidades que muitas vezes são cerceadas pelos empecilhos impostos pela sociedade preconceituosa e pelos ambientes que não oferecem os padrões exigidos nas leis que poderiam facilitar a mobilidade e acessibilidade aos portadores de deficiência física e de mobilidade reduzida.

Portanto a temática abriu uma reflexão para nossas autoridades do poder executivo, legislativo e a sociedade no geral. Para que possa ser discutida dentro das universidades, associações, cooperativas, nos mais diversos ambientes sociais. Identificar os espaços de maneira que possa ser utilizado por todos, sem restrições. Da voz e oportunidade para as pessoas que só querem exercer seus direitos de ir vir e ser inserido no convívio social de forma igualitária com o mesmo tratamento.

É preciso destruir as barreiras que impedem os portadores de deficiência e mobilidade reduzida de viver a vida de maneira independente com autoestima e felicidade. Mostrando sua capacidade física, mental, social perante a sociedade com contentamento, saúde física, mental e espiritual, de se identificar como pessoas que mesmo com problemas físicos são capazes de dirigir suas vidas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 3ª ed. Rio de Janeiro, 2015. AGUIAR, F. de O. **Acessibilidade Relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade**. Tese (doutorado – Programa de Pós-graduação em Engenharia de transporte de São Carlos) Universidade de São Paulo. São Carlos, 2010. Disponível em:

<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-21042010-193924/publico/tese.pdf>. Acesso em: 24/02/2021.

BARBOSA, Camila. **Planejamento Urbano sustentável: diretrizes de urbanização embasadas nas características geomorfológicas/pedológicas de vertentes**. Dissertação (Instituto de Geociências e Ciências Exatas). Universidade estadual paulista. Rio Claro: São Paulo, 2010.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília: Câmara dos Deputados, 2000. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2000/lei-10098-19-dezembro-2000-377651-normaatualizada-pl.pdf>. Acesso em: 20/02/2021.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reformas de edifícios e nos meios de transporte e comunicação.

Brasília: Câmara dos Deputados, 2000. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2000/lei-10098-19-dezembro-2000-377651-normaatualizada-pl.pdf>. Acesso em: 20/02/2021.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso públicos deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida. Brasília: Câmara dos Deputados, 2000. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2000/lei-10098-19-dezembro-2000-377651-normaatualizada-pl.pdf>. Acesso em: 20/02/2021.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.** Art. 4º as vias públicas, os parques e demais espaços de uso público existente, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise a maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiências ou com mobilidade reduzida. Brasília: Câmara dos Deputados, 2000. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2000/lei-10098-19-dezembro-2000-377651-normaatualizada-pl.pdf>. Acesso em: 20/02/2021.

BRASIL. **Lei nº 13.146 de 06 de julho de 2015.** Estatuto da pessoa com deficiência. Brasília: Senado Federal, 2015.

BRASIL. **Lei nº 13.146 de 06 de julho de 2015.** Estatuto da pessoa com deficiência: artigo 46. Brasília: Senado Federal, 2015.

BRASIL, **Decreto nº 186, de 2008.** Aprova o texto da convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência e seu protocolo facultativo, assinado em Nova Iorque, em 30 de março de 2007. Brasília: Senado Federal, 2016.

BRASIL. **Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis de nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento as pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília: Senado, 2004. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/decreto%205296-2004.pdf>. Acesso em: 22/02/2021.

BRASIL. **Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.** Art. 5º, I, a, b, c, d, e. Pessoa portadora de deficiência, além daquelas previstas na Lei 10.690, de 16 de julho de 2003, a que possui limitações ou incapacidades para o desempenho de atividade e que se enquadra nas seguintes categorias. Brasília: Senado Federal 2004. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/decreto%205296-2004.pdf>. Acesso em: 22/02/2021.

CARLOS, A. F. A. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 2009.

CARLOS, A. F. A. **Espaço urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, A. F. A. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial.** São Paulo: Ática, 2000.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE (DNIT). **Porto de Parintins.** Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/porto-de-parintins-volta-a-operar>. Acesso em: 10/05/2021.

DISCHINGER, M; BINS ELY, V. E. M; PIARDI, S. M. D. G. **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos**. Florianópolis: Ministério Público, 2012.

GONÇALVES, N. M; ROTHFUSS, R.; MORATO, R. S. Organização e a ocupação do espaço urbano nas cidades do século XXI: impactos das políticas públicas no Brasil nos anos 90 no direito de ir e vir no ambiente local. **Amicus Curiae**, v. 9, n. 9, 2012. ISSN 2237-7395.

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

INFRAERO. **Relatório de Gestão 2006**. Brasília, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo brasileiro, 2010**. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>. Acesso em: 19/02/2021

PRODANOV, Cleber Cristiano. Metodologia do Trabalho Científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2.ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA (IBGE). Tentativa de classificação das cidades brasileiras. Rio de Janeiro, ano 8, n. 3, jul/set. 1946. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1946_v8_n3.pdf. Acesso 11/02/2021.

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA (IBGE). Regioes de influência das cidades 2018. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101728_folder.pdf. ACESSO: 12/02/2021.

LAMA, José Maria Renasso. Morfologia urbana e desenho da cidade. 6. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5 ed. São Paulo: Centauros, 2001.

LIMA, G. G; BOSENBECKER, V. P. Acessibilidade espacial em patrimônios arquitetônicos. **Pixo**, n. 13, v. 4, outubro de 2020. ISSN 2526-7310.

LIMONAD, Ester. Novidades na urbanização brasileira? In: **tendências da urbanização brasileira: novas dinâmicas de estruturação urbano-regional**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018.

MIRANDA SOBRINHO, R. A. Estudo da acessibilidade da Faculdade de Direito de Recife. Dissertação (Centro de Artes e Comunicação) Universidade Federal de Pernambuco. Recife: Design, 2017.

MONTE-MÓR, R. L. O que é urbano, no mundo contemporâneo. **Revista Paranaense de desenvolvimento**. Curitiba, n. 111, p. 09-18, jul./dez. 2006.

MOREIRA JUNIOR, Orlando. **As cidades pequenas na Região Metropolitana de Campinas – SP**: dinâmica demográfica, papéis urbanos e (re) produção do espaço. 2014. Tese (Doutorado Instituto de Geociências e exatas) – Universidade Estadual Paulista. Rio Claro, SP, 2014.

NAÇÕES UNIDAS. 17 objetivos para transformar o mundo. Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em: 25/02/2021.

RIBEIRO, Sandra. **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília: Ifhan, 2014. (artigo revista pixo)

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**: ensaios. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira**. 5. Ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.