



ATLAS DE ACESSIBILIDADE E INFRAESTRUTURA NA ORLA CENTRAL DE SANTARÉM – PA.

Letícia Siqueira Gamboa ¹

RESUMO

O Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura na Orla Central de Santarém – PA é resultado de um projeto de extensão desenvolvido por estudantes e professores do curso de Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). A iniciativa buscou diagnosticar e mapear as condições de infraestrutura e mobilidade urbana ao longo da Avenida Tapajós, importante via da cidade que se destaca como espaço de lazer e ponto de atração turística para moradores e visitantes. O estudo mapeou calçadas, rampas, praças e equipamentos de lazer, utilizando trabalho de campo, registros fotográficos e a produção de mapas temáticos. A análise revelou a existência de diversos obstáculos físicos que dificulta ou impedem o acesso de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou idosos, como calçadas irregulares, trechos danificados, ausência de sinalização adequada e rampas construídas fora dos padrões técnicos de acessibilidade. O estudo também fez uma distinção entre as duas partes que compõem a orla; a parte denominada “nova orla” apresenta melhores condições, enquanto a “velha orla” carece de infraestrutura adequada, manutenção periódica e melhorias nos espaços. O Atlas propõe padronização e manutenção das calçadas, instalação de ciclovias, áreas de lazer inclusivas e políticas públicas que garantam o direito à cidade. O objetivo é contribuir para um espaço urbano mais acessível, seguro, inclusivo e democrático.

Palavras-chave: Acessibilidade; Infraestrutura Urbana; Orla de Santarém.

¹ Graduando do Curso de **Gestão Pública e Desenvolvimento Regional** da Universidade Federal do Oeste do Pará - UFOPA, leticiasiqueira257@email.com;

Este trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da UFOPA, 2025.

Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura – disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14fqqlbAd9-omQ7DOqZgreXrXTuleIgkx/view?usp=drivesd>



INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana e a acessibilidade são temáticas centrais no planejamento das cidades, estando diretamente relacionadas ao bem-estar e à qualidade de vida da população. Mobilidade urbana refere-se à capacidade de locomoção das pessoas dentro do espaço urbano, enquanto a acessibilidade diz respeito à garantia de que todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, possam acessar esses locais de forma segura e eficiente.

A relevância deste assunto para a população está vinculada à promoção da inclusão de direitos básicos assegurados pela Lei de Acessibilidade (Lei nº 10.098/2000), como o acesso a espaços públicos de qualidade, como também pela Lei Brasileira de Inclusão (LBI) ou Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015). O objetivo dessa Lei é garantir que as pessoas com deficiência tenham os mesmos direitos e liberdades que as demais pessoas, bem como acesso ao: trabalho, educação, esporte, lazer, cultura, acessibilidade, turismo, previdência social, habilitação e reabilitação.

Considerando que a Orla Central de Santarém é um local de convivência, lazer e turismo, a falta de boas estruturas adequadas, como calçadas acessíveis, rampas e sinalização tátil, pode excluir os cidadãos com deficiência ou mobilidade reduzida. Dessa forma, o trabalho tem como objetivo central apresentar os equipamentos de infraestrutura, esporte, lazer e acessibilidade na Orla Central do município de Santarém-PA, utilizando fotografias, mapas e análises concisas. A partir dessa análise, foi possível identificar problemas que comprometem a mobilidade e a acessibilidade de pessoas com deficiência nos espaços representados no Atlas.

É fundamental ressaltar que a implementação de soluções eficazes para esses problemas não apenas promove a inclusão social, mas também contribui para a promoção de saúde e de qualidade de vida. Além disso, a melhoria da infraestrutura acessível também pode atrair mais visitantes e fomentar o turismo local, beneficiando tanto os cidadãos quanto os comerciantes da área.

Portanto, este estudo busca identificar as barreiras existentes e propor recomendações que visem à criação de um ambiente urbano mais inclusivo e acessível.



METODOLOGIA

O desenvolvimento do "Atlas de acessibilidade e infraestrutura na Orla Central de Santarém - PA" foi um processo colaborativo, que envolveu diversas etapas, com foco especial nas questões de infraestrutura urbana e acessibilidade. O trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA).

No decorrer da disciplina, foram realizados uma série de encontros e reuniões entre discentes e docente, que foram fundamentais para chegar até o objeto da pesquisa (equipamentos urbanos de infraestrutura e acessibilidade), definir as estratégias de coleta de dados, identificar os principais elementos a serem cartografados e registrados por fotografias e estruturar o escopo geográfico do atlas. A abordagem metodológica foi estruturada para garantir uma compreensão simples, porém, abrangente e precisa da realidade local.

A principal técnica de pesquisa foi o trabalho de campo, sendo realizado em dois momentos, durante fevereiro de 2025, na Orla Central de Santarém, em que foi possível observar diretamente as condições de infraestrutura e seus pontos críticos e realizar a fotodocumentação e o georreferenciamento dos elementos cartografados. As fotografias foram feitas por drones (ortofotos) e aparelhos celulares.

Esse Atlas possui três produtos principais, os mapas que abordam: a infraestrutura (Centro Cultural João Fona, Igreja Matriz, piers, porto, praças, academias públicas ao ar livre e quadras de esporte), a acessibilidade (calçada tátil e rampas) e os equipamentos de esporte e lazer (quadras, academias públicas e praças).

Este trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da UFOPA, 2025.

Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura – disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14fqqLbAd9-omQ7DOqZgreXrXTuleIgkx/view?usp=drivesd>



22º ENCONTRO NACIONAL
DE ESTUDANTES DO
CAMPO DE PÚBLICAS

Figura 1: Mapa 1 - Infraestrutura na Orla Central de Santarém



Este mapa representa e indica os pontos que possuem alguns equipamentos de infraestrutura na Orla Central do município de Santarém, durante toda a Avenida Tapajós (Beira rio), no perímetro aproximado entre a Avenida Cuiabá (Rodovia BR-163), a oeste, e a Avenida Nazaré, a leste. Destaca-se a grande área do porto da Cargill (à esquerda, antiga praia de Vera Paz), as praças, os equipamentos de esporte e os píeres (trapiches) em frente a cidade. Esses elementos proporcionam atividades de lazer e esporte – como caminhadas, corridas e passeios de bicicleta -, comércio, embarque e desembarque de barcos de diversos tipos, tamanhos e funções, como também a atividade turística. Esse perímetro da Orla também é muito utilizado para a pesca artesanal. Durante a cheia, é possível ver esse trecho repleto de pescadores.

Este trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da UFOPA, 2025.

Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura – disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14fqqLbAd9-omQ7DOqZgreXrXTuleIgkx/view?usp=drivesd>



Figura 2: Mapa 2 - Instrumentos de acessibilidade



Este mapa representa e indica onde há equipamentos de acessibilidade na Orla Central de Santarém (Avenida Tapajós) no perímetro entre a Avenida Cuiabá (Rodovia BR-163) e a Avenida Nazaré. Em destaque no Mapa, os pontilhados amarelos indicam calçada tátil e os ícones na cor preta indicam rampa de acesso à calçada. Nota-se que a partir de certo ponto, próximo à Praça Tiradentes, a Orla ainda não foi reestruturada, que chamamos de “velha orla”, onde deixam de existir as rampas de acessibilidade e as calçadas táteis. As fotografias 3 e 4 ilustram essa diferença estrutural.

REFERENCIAL TEÓRICO

Diante da globalização mundial, o processo da urbanização e o aumento populacional das cidades deu-se de maneira rápida e desordenada fomentado principalmente pelo êxodo rural, para Oliveira (2017), esse momento de expressivo avanço sem controle passou a revelar os problemas urbanos, dentre os quais destaca-se a ausência de acessibilidade para as pessoas com deficiência que impede a efetivação completa da cidadania. Diante isso, o direito à cidade,

Este trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da UFOPA, 2025.
Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura – disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14fqqLbAd9-omQ7DOqZgreXrXTuleIgkx/view?usp=drivesd>



enquanto elemento fundamental e que está pautado no catálogo dos direitos humanos, neste processo foi posto em evidência para a sociedade contemporânea (OLIVEIRA, 2017).

Nessa perspectiva, Kodama (2020) enfatiza em sua literatura que os direitos dos cidadãos portadores de deficiência somente serão exercidos se houver a consciência coletiva na qual corpo social deve respeitar e participar das decisões que impactam todos os integrantes de uma sociedade que gere a inclusão, além da implementação de políticas públicas de acessibilidade que sejam capazes de permitir a efetivação desse direito de maneira adequada.

Sob essa perspectiva, a acessibilidade de acordo com o Estatuto da pessoa com deficiência (Lei nº 13.146/2015) é o direito de viver de forma independente, por meio da eliminação de todas as barreiras ao seu acesso. Aguiar (2020) aponta o conceito como uma questão ligada ao conforto e segurança, e precisa ser garantido na estrutura de todas as áreas e espaços públicos, pois segundo Kodama (2020), trata-se de um direito inato a todos em igualdade de circunstâncias e deve ser garantido por meio de um planejamento urbano que vise inclusão social das pessoas portadoras de deficiência:

Deve-se pensar, por exemplo, na disposição das ruas e dos acessos às mesmas, às calçadas e os acessos das pessoas portadoras de deficiência às mesmas, como o cadeirante e o deficiente visual, o acesso às praias e a devida informação de utilização de equipamentos adequados para o uso na praia, o formato e as adaptações das edificações com o intuito de facilitar o acesso a todos os portadores de deficiência, tais como elevadores e rampas de acesso, a disponibilidade de vagas aos deficientes físicos e o acesso dos mesmos nos estacionamento.

Nessa óptica, tem de se prever neste planejamento o mais alto nível de acessibilidade que seja capaz de atender a todas as porções da sociedade e abrigar as diferenças, mas precisa sobretudo existir por parte dos planejadores, segundo Araújo (2009), o conhecimento das particularidades de acesso para os diferentes tipos de dificuldades, para que exista a possibilidade do acesso das pessoas portadoras de deficiências aos inúmeros espaços, como as áreas de lazer, uma ferramenta em que é apresentado pela autora como relevante para a

Este trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da UFOPA, 2025.

Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura – disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14fqqLbAd9-omQ7DOqZgreXrXTuleIgkx/view?usp=drivesd>



qualidade de vida do cidadão, especialmente o lazer baseado nas relações com as pessoas e com o ambiente da cidade. Pois este grupo possui mais dependência dos serviços públicos no que diz respeito ao alcance da autonomia pessoal, da prática da liberdade e da sua integração na sociedade (UBIERNA, 2008 apud AGUIAR, 2010, p. 21).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

As observações realizadas in loco evidenciaram que a Orla Central apresenta condições distintas de acessibilidade ao longo de sua extensão. O trecho conhecido como "nova orla", próximo ao Bosque Vera Paz, apresenta calçadas mais largas, rampas padronizadas, piso tátil em boas condições e ciclovia demarcada. Em contraste, a "velha orla" demonstra ausência de piso tátil contínuo, rampas danificadas, calçadas com fissuras e desníveis, além de trechos onde a circulação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida é severamente comprometida.

As imagens registradas e os dados espacializados confirmam que grande parte das estruturas está desgastada ou inadequada, reforçando a necessidade de intervenções emergenciais.



22º ENCONTRO NACIONAL
DE ESTUDANTES DO
CAMPO DE PÚBLICAS

Figura 3: A "nova orla" vista de leste para oeste, com o rio à direita



Ortofoto: Dorival B. Neto, 23 fev. 2025, 9h40min. Nessa parte da Orla, de construção mais recente, existem os recursos de acessibilidade, como visto no Mapa 2.

Figura 4: A "velha orla", vista de oeste para leste, com o rio à esquerda



Ortofoto: Dorival B. Neto, 23 fev. 2025, 9h35min. Trata-se da parte da Orla mais frequentada por cidadãos e turistas, para pescarias, caminhadas e passeios. Nesse trecho da Orla, inexistem os recursos de acessibilidade.

Este trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da UFOPA, 2025.

Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura – disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14fqqLbAd9-omQ7DOqZgreXrXTuleIgkx/view?usp=drivesd>



Figura 5: Transição da "nova orla" (a oeste/esquerda) para a "velha orla" (a leste/direita)



Ortofoto: Dorival B. Neto, 23 fev. 2025, 9h40min. Nesse ponto, ocorre a mudança da parte mais nova da orla (à esquerda), que possui recursos de acessibilidade como a calçada tátil, para a parte mais antiga, que não possui recursos de acessibilidade, conforme indica o Mapa 2.

A análise dos dados evidencia que, embora existam esforços recentes de revitalização, a acessibilidade ainda não é garantida de forma contínua em toda a Orla Central, o que contraria as normativas estabelecidas pela Lei nº 10.098/2000 e pela Lei nº 13.146/2015. A falta de padronização, de manutenção periódica e de integração entre os trechos compromete a efetivação do direito à cidade, uma vez que impede que todos os cidadãos desfrutem igualmente dos equipamentos urbanos disponíveis.

A situação observada reforça o que autores como Aguiar (2010) e Kodama (2020) apontam sobre a relação entre infraestrutura acessível, autonomia e inclusão social: sem condições adequadas de mobilidade, o espaço público deixa de cumprir sua função social plena.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou analisar a mobilidade urbana e a acessibilidade ao longo da Orla Central da cidade de Santarém, Pará. O perímetro abordado abrangeu desde o início da Orla Central (na Avenida Tapajós), próximo ao Bosque Vera Paz, até a Praça Barão de Santarém, próxima ao Museu João Fona. O estudo revelou uma série de desafios enfrentados por pedestres, ciclistas e principalmente pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, ao longo desse importante espaço público.

Observou- se que apesar do seu potencial turístico e cultural, a região enfrenta desafios significativos, como: calçadas danificadas, rampas fora do padrão de acessibilidade, falta de sinalização tátil e obstáculos no espaço público que comprometem a autonomia dos usuários.

Esses problemas ressaltam a necessidade de intervenções estruturais por meio de políticas públicas que priorizem a manutenção adequada das vias, e a implantação de elementos de acessibilidade de acordo com as normas técnicas corretas. Nessa perspectiva, destaca-se que somente o trecho que chamamos de “nova orla”, que se estende a partir do Bosque Vera Paz, vizinho ao Porto, até próximo à Praça Tiradentes, apresenta melhorias significativas. Contudo, é importante problematizar as condições do restante da orla, chamada aqui de “velha orla”, que apresentam diversos problemas estruturais.

Portanto, faz-se necessário a atenção da Gestão Pública municipal quanto a este problema, pois ao investir em melhorias que assegurem o pleno direito de ir e vir, como também a acessibilidade, o desenvolvimento econômico e social da cidade de Santarém será fortalecido, tornando a Orla Central um espaço mais atrativo, inclusivo e seguro para todos.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade.** São Carlos: USP, 2010.

ARAÚJO, C; CÂNDIDO, D; LEITE, M. **Espaços públicos de lazer: um olhar sobre a acessibilidade para portadores de necessidades especiais.** Licere, Belo Horizonte, v.12, n.4, 2009.

Este trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da UFOPA, 2025.

Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura – disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14fqqLbAd9-omQ7DOqZgreXrXTuleIgkx/view?usp=drivesd>



22º ENCONTRO NACIONAL
DE ESTUDANTES DO
CAMPO DE PÚBLICAS

BRASIL, Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).** Diário Oficial da União, Brasília, Df, 06 de julho de 2015. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em: 08 Fev. 2025.

BRASIL, Lei nº 10.098 de dezembro de 2000. **Estabelece normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.** Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/103147/lei-da-acessibilidade-lei-10098-00?msockid=2f2eefba73ee6f592b54fbc572f16e38>. Acesso em: 28/01/2025.

KODAMA, T. C. **Cidade, acessibilidade e inclusão social das pessoas portadoras de deficiências.** Revista internacional da academia paulista de direito, São Paulo, 2021.

OLIVEIRA, M. **Cidade e acessibilidade: inclusão social das pessoas com deficiências.** VIII Simpósio Ibero-Americano em Comércio Regional, Desenvolvimento e Integração Regional. Universidade Federal da Fronteira Sul, 2017.

Este trabalho foi desenvolvido como um produto, no contexto da disciplina de Práticas Integradoras de Extensão IV, do curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da UFOPA, 2025.
Atlas de Acessibilidade e Infraestrutura – disponível em: <https://drive.google.com/file/d/14fqqLbAd9-omQ7DOqZgreXrXTuleIgkx/view?usp=drivesd>