



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA - UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – DCET I
BACHARELADO EM URBANISMO

JOANA FALCÃO DO CARMO

ANÁLISE QUANTO A ACESSIBILIDADE EM VIAS URBANAS QUE LIGAM AS
ESTAÇÕES NO ENTORNO DO CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR

SALVADOR
2016

JOANA FALCÃO DO CARMO

ANÁLISE QUANTO A ACESSIBILIDADE EM VIAS URBANAS QUE LIGAM AS
ESTAÇÕES NO ENTORNO DO CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR

Monografia apresentada como requisito de avaliação
para a concessão de grau em bacharel em
Urbanismo pela Universidade do Estado da Bahia.

Orientador(a): Marília Cavalcante

SALVADOR
2016

Universidade do Estado da Bahia

Sistema de Biblioteca

Ficha Catalográfica - Produzida pela Biblioteca Edivaldo Machado Boaventura

do Carmo, Joana Falcão.

ANÁLISE SOBRE A ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO
DE SALVADOR : UMA ABORDAGEM QUANTO AS CALÇADAS / Joana
Falcão do Carmo.-- Salvador, 2016.

63.

Orientador: Marília Moreira Cavalcante

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade do Estado da
Bahia. Departamento de Ciências Exatas e da Terra, 2016

1. Acessibilidade Urbana. 2. Desenho Universal. 3. Direito a Cidade . 4.
Centro Histórico de Salvador. .

I. Universidade do Estado da Bahia. Departamento de Ciências Exatas e da
Terra.

CDD: 307.76



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA - UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – DCET I
BACHARELADO EM URBANISMO

JOANA FALCÃO DO CARMO

ANÁLISE QUANTO À ACESSIBILIDADE EM VIAS URBANAS QUE LIGAM AS
ESTAÇÕES NO ENTORNO DO CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR

Monografia para concessão de grau de Bacharelado em Urbanismo

Salvador, 03 de Novembro de 2016

Banca Examinadora:

Marília Moreira Cavalcante Marília Moreira Cavalcante
Doutora em Arquitetura e Urbanismo (Universidade Federal da Bahia – UFBA)
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Liliane Ferreira Mariano da Silva Liliane Ferreira Mariano da Silva
Doutora em Urbanismo (Université Sorbonne Nouvelle – Paris III)
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Najla Lucrécia Sales Ribeiro Najla Lucrécia Sales Ribeiro
Doutora em Arquitetura e Urbanismo (Universidade Federal da Bahia)
Universidade Salvador - UNIFACS

“É preciso força pra sonhar e perceber
que a estrada vai além do que vê”

Marcelo Camelo

AGRADECIMENTOS

À minha família, em especial à minha irmã, minha mãe e meu tio Bia, por sempre me apoiar e me mimar nos momentos mais estressantes.

Ao Ramon, por entender a minha ausência e, quando presente, por estar sempre me apoiando em minhas decisões, me dando força para prosseguir e por ter me ajudado, mesmo exausto com seus estudos, no trabalho de campo desta pesquisa.

À minha orientadora Marília Cavalcante e aos membros da banca examinadora Liliane Mariano e Najla Ribeiro pelas contribuições nesta pesquisa e por não deixar de acreditar, que apesar de extenso, eu iria conseguir concluir este trabalho.

Aos professores do Curso de Urbanismo; toda a equipe do colegiado, à Edmilson, à Eurico, à Pró Débora Chaves e à Ozzy - por serem presentes e por fazer o impossível para ajudar - e as “tias” da UNEB por fazer desta Instituição uma segunda casa.

Ao Juan Moreno, um grande professor, por ter despertado em mim a paixão pela temática Acessibilidade Urbana e por sempre se manter disposto a ajudar.

Aos meus amigos, que apesar da minha ausência no período da pesquisa, estiveram presentes, em torcida, me dando incentivo, na busca desta conquista.

Àqueles que me ajudaram com as fotografias em campo, Leo e Ítalo, e pela imensa contribuição de Nara me ajudando nas correções feitas pela banca.

Aos colegas da Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDUR (Socorro Fialho, Homero Saes, Karina Albuquerque, Dulce Maria, Patrícia, João Pena, Rosevânia Paixão, etc) da Secretaria da Fazenda – SEFAZ (Mário André, Marcos Costa, Cionara, Denise, Simone, Renata, dentre outros também muito importantes) e à Flávia Manoela da Dados & Tempus, órgãos/consultoria que tive o prazer de estagiar durante esta graduação, pela troca de experiência seja nas atividades do estágio, seja nas conversas de corredor.

Aos colegas do blog Diário do Deficiente, por me aceitar neste canal, fazendo com que a minha experiência em Urbanismo pudesse ser exposta neste meio, contribuindo para a divulgação da informação acerca da inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no Espaço Urbano.

RESUMO

Esta monografia visa analisar a acessibilidade em vias urbanas que ligam as Estações de Ônibus no entorno do Centro Histórico de Salvador - CHS. Esta análise foi desenvolvida com o intuito de permitir a implantação de rotas acessíveis no CHS, buscando assegurar o direito à cidade a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Para tanto, utiliza-se abordagem analítica, partindo das referências acerca do conceito de Acessibilidade Universal e Desenho Universal, sua importância e aplicabilidade no espaço urbano; além de procedimento exploratório descritivo com técnicas e pesquisas bibliográficas. Para tal, foram escolhidos alguns logradouros que ligam as estações no entorno do CHS e do Elevador Lacerda ao Largo do Terreiro de Jesus, onde serão observados os obstáculos presentes em suas calçadas, no que concerne o cumprimento da ABNT NBR 9050:2015, com vistas a identificar a possibilidade de implantação de rotas acessíveis.

Palavras-chave: Acessibilidade Urbana; Desenho Universal; Direito a Cidade; Centro Histórico de Salvador.

ABSTRACT

This monograph aims to analyse the accessibility in urban pathways that connect the Bus Stations around Salvador's Historical Center – CHS. This analysis was developed with the intent of permitting the implantation of accessible routs in CHS, securing the right to the city to people with disabilities and reduced mobility. As a mean to do it, an analytcal aproach, starting from the references about the concept of Universal Accessibility and Universal Design, its importance and applicability in the urban space and, also, a descriptive exploratory procedure with technique and bibliographic research. In order to do so, some adresses that connect the bus stations around CHS and the Lacerda Elevator to the Terreiro de Jesus Square, were chosen and the obstacles present in its sidewalks will be analysed concerning the compliance of the ABNT NBR 9050:2015 with the intent to identify the possibility of accessible routs implantation.

Keywords: Urban Accessibility; Universal Design; Right to the City; Salvador's Historical Center.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Pirâmide de priorização da mobilidade	19
Figura 2 - Rota Acessível	26
Figura 3 - Faixas das Calçadas	31
Figura 4 - Mapa das linhas do Metrô	35
Figura 5 – Sinalização podotátil	36
Figura 6 – Catraca para pessoas com deficiência.....	37
Figura 7 - Diferentes acessos	37
Figura 8 - Obstáculos na saída da LAPA.....	39
Figura 9 – Obstáculos na via	40
Figura 10 – Lixos e má conservação da rampa.....	40
Figura 11 – Obstáculos e mercado informal no passeio	41
Figura 12 – Depreciação do passeio	42
Figura 13 – Estação da Barroquinha	43
Figura 14 - Barreiras arquitetônicas e urbanísticas no entorno do terminal da Barroquinha.....	44
Figura 15 - Depreciação da ladeira da Barroquinha	45
Figura 16 – Escadaria da Barroquinha	45
Figura 17 – Obra na Praça Castro Alves	46
Figura 18 – Rebaixamento da calçada na Praça Castro Alves	47
Figura 19 – Acesso comprometido na calçada do Hotel Palace, Rua Chile.	47
Figura 20 – Rampa de acesso na Rua Chile	48
Figura 21 – Terminal de Ônibus Praça da Sé.....	48
Figura 22 – Interior do Elevador Lacerda	50
Figura 23 – Praça Thomaz Gonzaga.....	50
Figura 24 - Rampa de acesso na Rua da Misericórdia	51
Figura 25 – Acessibilidade na Cruz Caída.....	52
Figura 26 – Praça da Sé e rebaixamento da calçada.....	52
Figura 27 – Rampa de acesso sem ligação com a outra via.....	53
Figura 28 – Rampa de acesso e degrau alto	54
Figura 29 – Rebaixamento da calçada	54
Figura 30 – Obstáculos no passeio.....	55
Figura 31 – Elemento de drenagem na calçada da Rua Padre Pedro Agostinho.....	55

Figura 32 – Calçada com piso podotátil e alguns obstáculos	56
Figura 33 – Mercado informal na escarampa	57
Figura 34 – Transeunte circulando no meio da Rua Portas do Carmo	58
Figura 35 – Presença de mercadorias sobre a calçada na Rua Gregório de Mattos	58
Figura 36 – PCR no Largo do Terreiro de Jesus.....	59

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Resumo das Ações Governamentais	29
Quadro 2 - Divisão dos logradouros por rota	34
Quadro 3 - Resumo da análise das rotas traçadas	32

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização do Centro Histórico em Salvador	27
Mapa 2 - Limite entre o CAS e o CHS	28
Mapa 3 - Rotas de acesso ao CHS	33
Mapa 4 - Percurso da Estação Metrô/LAPA até a Praça Castro Alves	38
Mapa 5 - Percurso do Terminal da Barroquinha à Praça Castro Alves	43
Mapa 6 - Percurso do Elevador Lacerda à Praça da Sé	49
Mapa 7 - Percurso do Terminal do Aquidabã ao Terreiro de Jesus	53

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

CAS – Centro Antigo de Salvador

CHS – Centro Histórico de Salvador

CONDER – Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DEPAM – Diretoria do Patrimônio Material e Fiscalização

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional

PCR – Pessoa em Cadeira de Rodas

PMR – Pessoa com Mobilidade Reduzida

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

M.R – Módulo de Referência

NBR – Norma Brasileira

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	ASPECTOS CONCEITUAIS	17
2.1	MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA.....	17
2.2	DESENHO UNIVERSAL	20
2.2.1	Barreiras arquitetônicas e barreiras urbanísticas.....	21
2.2.2	Rotas acessíveis.....	22
2.3	O DIREITO À CIDADE E A CIDADE PARA TODOS.....	22
2.3.1	Os bens culturais e o direito à cultura e ao lazer	22
3	O CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR	27
3.1.1	Análise das vias Urbanas no Centro Histórico de Salvador	31
4	Resultados	60
5	CONCLUSÃO.....	61
	REFERÊNCIAS.....	62

1 INTRODUÇÃO

A conservação e a qualidade das calçadas é um problema em diversas cidades brasileiras. Algumas características físicas das calçadas tornam-se obstáculos para alguns transeuntes, enquanto para outros, tornam-se despercebidos. Sendo, algumas delas, desconfortáveis e inseguras tanto para pessoas sem dificuldade de locomoção, quanto para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida.

A qualidade das calçadas faz do trajeto seguro, em termos de travessias, e contribui para uma maior ou menor acessibilidade física dos espaços. E, quando se refere ao acesso universal, é necessário haver uma modificação destes espaços deixando-os adaptados, segundo o conceito de desenho universal, garantindo segurança e autonomia para todos.

A garantia da acessibilidade e um desenho universal, em Sítios Históricos, é um grande desafio em diversas cidades brasileiras. As Leis de Proteção ao Patrimônio impõem diversas barreiras que impedem/dificultam a adequação destes espaços para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, pois comprometeria o valor testemunhal. A cultura possui valor para a sociedade e deve poder ser acessada por todos.

No caso do Centro Histórico de Salvador - CHS, apesar da quantidade de projetos e obras ali efetuadas, pouco foi pensado nas modificações das vias e calçadas para dar acesso às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

O objetivo principal desta pesquisa é analisar as calçadas das principais vias urbanas que dão acesso ao Centro Histórico de Salvador a partir das estações de ônibus mais próximas e do Elevador Lacerda. A partir daí, identificar a possibilidade de implantação de rotas acessíveis nas rotas traçadas.

Tendo como inspiração o “Projeto Piloto de Acessibilidade no Centro Histórico de Salvador”, um projeto emblemático que envolveu os logradouros que ligam o Largo do Terreiro de Jesus ao Largo do Pelourinho, em um percurso de 1,5 km, e permitiu a implantação da primeira rota acessível, pelo Governo do Estado da Bahia, nesta localidade, no ano de 2013. Este estudo torna-se importante por possuir como problemática a inserção de centros históricos na dinâmica da cidade sem que o valor testemunhal fique comprometido, possibilitando, deste modo, o acesso de todos ao seu patrimônio histórico e a inclusão social.

Para a realização desta pesquisa, utilizou-se o método dedutivo e abordagem analítica. Partiu-se de uma breve revisão acerca dos conceitos sobre Acessibilidade Universal e Desenho Universal, além do referencial acerca da Preservação do Patrimônio Histórico, através de pesquisa bibliográfica e legislação acerca destas temáticas. Essas informações foram obtidas através de pesquisa bibliográfica. Além disso, fez-se uso de pesquisa de campo com registros fotográficos e utilizou como critério de avaliação de acessibilidade nas calçadas estudadas os sinais de positivo (+) para indicar que há acessibilidade e negativo (-) indicando a presença de obstáculos, que será apresentado nos resultados desta pesquisa.

Esta análise será desenvolvida em duas seções. A primeira seção desta monografia aborda aspectos conceituais acerca das temáticas estudadas: Acessibilidade Urbana e Desenho Universal, deixando notória a importância destas temáticas na construção de uma cidade inclusiva e acessível. No que tange a questão da acessibilidade em Sítios Históricos, as leis de proteção ao patrimônio histórico se conflitam com as que Leis e Normas voltadas para a acessibilidade.

Na segunda seção, será apresentada a Poligonal de estudo propriamente dita, que consiste nas calçadas de vias urbanas que dão acesso ao Centro Histórico de Salvador – CHS a partir das estações de ônibus mais próximas e do Elevador Lacerda. E, em sequência, é feita a análise das rotas traçadas onde são analisadas as condições de acessibilidade a partir da observação dos obstáculos presentes nestas calçadas, definidos a partir da Norma Brasileira 9050:2015.

A conclusão desta monografia se faz pelo resultado das análises feitas, no que tange a observação das calçadas estudadas, chegando ao resultado: há possibilidade de implantação de rotas acessíveis?

2 ASPECTOS CONCEITUAIS

2.1 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA

Desde a criação da Constituição Federal de 1988 até os dias atuais, muitas foram as Leis e normas técnicas criadas voltadas à inclusão de pessoas com deficiência¹ e mobilidade reduzida² na vida em sociedade. Segundo o artigo 5º desta Constituição “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza (...)”. Porém, a falta de infraestrutura, em países subdesenvolvidos como o Brasil, torna os espaços cada vez menos equitativos e acessíveis.

A acessibilidade é regulamentada pela Lei nº 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. Porém, apesar de ter passado 16 (dezesesseis) anos, desde a criação desta Lei, as alterações no espaço urbano e em edificações ainda são pontuais e devem atender as determinações feitas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, através da Norma Brasileira 9050:2015, terceira versão da norma que cancela e substitui a edição anterior, a ABNT NBR 9050:2004, norma que dá parâmetros para a acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Segundo a ABNT, acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, edificações, equipamentos urbanos e elementos urbanos por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (NBR 9050, 2015).

A temática Acessibilidade voltada para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida passou a ser discutida no Brasil recentemente e estes estudos permitem demonstrar como estas pessoas fazem uso do direito de ir e vir. Inúmeros autores vêm descrevendo o conceito de acessibilidade. Muitas vezes, adotam-se critérios previstos nas legislações, contudo, utilizadas de forma não funcional. Segundo Vasconcelos (1996), esta temática possui diversas vertentes, ela pode estar

¹ Segundo o que está estabelecido na norma NBR 9050 (ABNT,2015) pessoa com deficiência é aquela que (temporária ou permanente) tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e utilizá-lo. O termo “deficiência” refere-se à redução, limitação ou inexistência das condições de mobilidade, de percepção das características do ambiente e de utilização das edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente.

² De acordo com a Lei 10.098/2004, pessoa com mobilidade reduzida é “aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção”. Cabe frisar, que atualmente não se usa mais a expressão “portador de deficiência”, sendo substituído por “pessoa com deficiência”, acima descrito.

relacionada à infraestrutura de transportes, facilitando o deslocamento no sistema viário aos equipamentos e construções (macroacessibilidade) ou relacionada a facilidade do pedestre de ter acesso a veículos ou ao destino desejado (microacessibilidade).

O deslocamento de pessoas com deficiência e mobilidade no meio urbano se torna seguro com a redução de barreiras físicas dando maior autonomia a todos os usuários. Deste modo, a acessibilidade surge como via de garantia de direitos em meio à perspectiva do respeito entre os indivíduos, pela utilização de equipamentos, mobiliários, sistemas e meios de comunicação e informação (LIRA, 2012).

A Lei 12.587, a chamada Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, um marco na Legislação Brasileira, descreve acessibilidade em seu artigo 4º, inciso III, como a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”. (BRASIL, 2012).

A PNMU tem como um dos seus princípios a Acessibilidade Universal que garante a igualdade de condições, desde a sua concepção. Desde modo, parte-se do princípio da necessidade de possibilitar às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida a sua autonomia no meio urbano e nas edificações, possibilitando

(...) acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural (...) (BRASIL, Decreto 6.949, art. 9º)

Cabe ressaltar que o conceito de Acessibilidade não está apenas relacionado à pessoas com deficiência. Pessoas idosas, gestantes e obesos possuem a mobilidade reduzida devido ao seu estado, ou seja, uma deficiência temporária ou estado de deficiência. Deste modo, é necessário identificar e eliminar os obstáculos tanto no meio urbano (rodovias, meio de transporte, etc) quanto no imobiliário (residências, escolas, hospitais, etc), com o intuito de garantir a Acessibilidade para todos.

Acessibilidade é um campo da Mobilidade urbana e é difícil tratar o conceito sem expor o seu campo maior. Deste modo, é necessário entender que, de acordo com o Ministério das Cidades (2007), Mobilidade Urbana “é um atributo das cidades,

relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infra-estrutura urbana”.

O Ministério das Cidades aponta ainda que, de acordo com a política desenvolvida pelo órgão, o conceito de mobilidade urbana recebe quatro complementos: a inclusão social, a sustentabilidade ambiental, a gestão participativa e a democratização do espaço público. Estes conceitos complementares garantem a construção de uma cidade sustentável, democrática e a equidade dos espaços públicos, segundo o órgão em questão.

Deste modo, compreende-se Mobilidade Urbana como a facilidade de fluidez no sistema viário, garantindo o acesso aos espaços de forma mais rápida e eficaz. Os diferentes modos de transportes são os agentes facilitadores da mobilidade. A Figura 1 mostra a hierarquia de priorização da Mobilidade Urbana. Sendo eles divididos da seguinte forma: os pedestres no topo, simbolizando o modo a pé, onde também pode-se ter neste topo o modo funicular o qual é uma extensão do modo a pé; as bicicletas; o transporte coletivo; os transportes de carga, importantes para economia e, por último, o modo individual de transporte e configuram os diferentes modos de se locomover no meio urbano como “modais”.

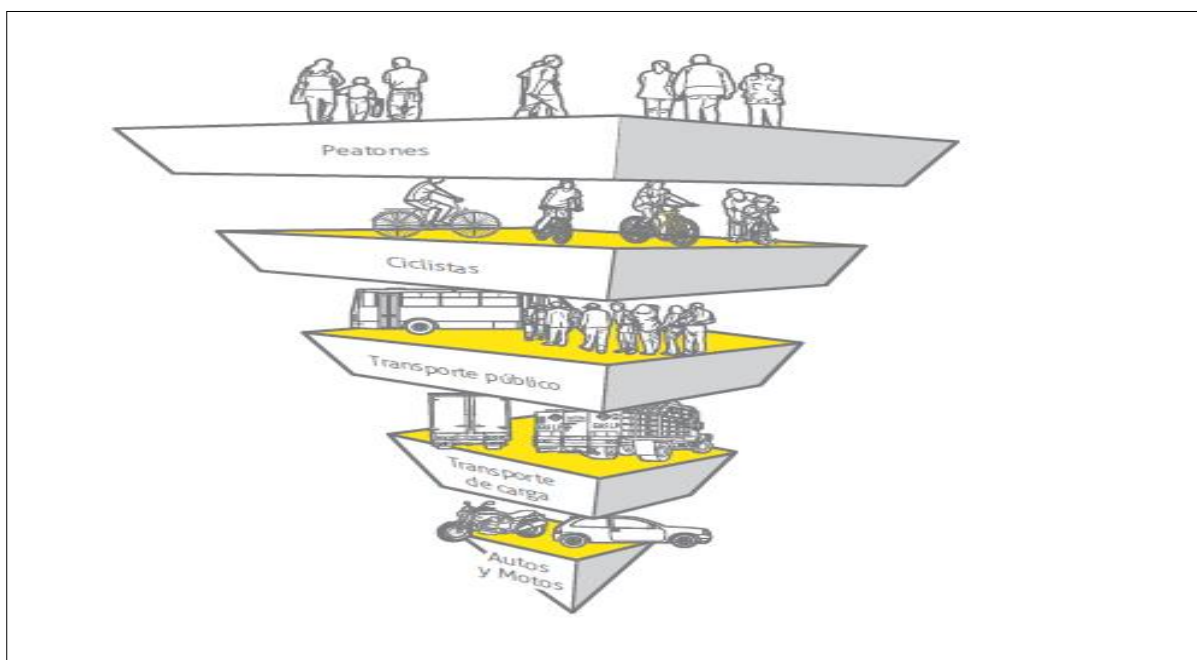


Figura 1 - Pirâmide de priorização da mobilidade

Fonte: <<http://www.revistaescenarios.mx/el-paradigma-de-la-movilidad/>> Acesso em 05 de Agosto de 2016

Deste modo, entende-se que o direito a acessibilidade está intrinsecamente relacionado ao direito de ir e vir de todos os cidadãos. A partir do momento em que

se modificam os espaços a fim de possibilitar o uso por todos consegue-se atingir o conceito de desenho acessível, que é imprescindível para poder alcançar o conceito de sociedade inclusiva.

2.2 DESENHO UNIVERSAL

O termo Acessibilidade, temática desta monografia, está intrinsecamente relacionado ao conceito de Desenho Universal. Segundo a NBR 9050:2015, o conceito de desenho universal propõe um desenho voltado para o ser humano e sua diversidade, independente de suas características físicas, faixa etária e que atenda o maior número de usuários.

O Decreto Federal nº 5.296 de 2 de Dezembro de 2004, regulamenta as leis nº 10.048 de 8 de Novembro de 2000 (que dá prioridade de atendimento às pessoas) e a nº 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). Este Decreto conceitua o desenho universal como:

concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade (BRASIL, Decreto 5.296, art.8º)

Assim o Desenho Universal trata da criação de espaços democráticos e acessíveis a todos e para tal utiliza, segundo o Decreto Federal nº 5.296, como princípios:

- a) Uso equitativo dos espaços públicos, podendo estes ser utilizados por todos de forma confortável e segura, eliminando a segregação e estigmatização;
- b) Uso flexível dos elementos ou do espaço público, oferecendo diversas maneiras de uso;
- c) Uso simples e intuitivo, possibilitando ao usuário fácil compreensão dos elementos que compõe o espaço, dispensando, para tal, experiência, conhecimento, habilidades linguísticas ou grande nível de concentração por parte das pessoas;
- d) Informação de fácil percepção apresentando em diferentes modos de comunicação (visuais, verbais, táteis), maximizando o alcance da informação,

podendo esta ser percebida por pessoas com diferentes habilidades (cegos, surdos, analfabetos, entre outros);

e) Tolerância ao erro é característica que visa fornecer ao ambiente ou elemento espacial opções de minimizar as falhas e evitar ações inconscientes em tarefas que requeiram vigilância. Para tal, devem-se agrupar os elementos que apresentam risco, isolando-os ou eliminando-os, empregar avisos de risco ou erro;

f) Baixo esforço físico: este princípio determina que o ambiente ou o elemento ofereça condições de ser usado de maneira eficiente e confortável, com o mínimo de fadiga muscular do usuário;

g) Dimensão e espaço para aproximação e uso: essa característica diz que o ambiente ou elemento espacial deve ter dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho de corpo, postura e mobilidade do usuário (BRASIL, Decreto 5.296).

A partir da classificação dos princípios do Desenho Universal, torna-se evidente o valor da sua aplicabilidade do ponto de vista do conforto e segurança das pessoas, além de ser uma importante ferramenta para a inclusão social. Deste modo, o objetivo do desenho universal é possibilitar que diferentes pessoas com diferentes características antropométricas e sensoriais, com variadas capacidades, possam usufruir de um mesmo espaço físico, uma vez que a distância funcional entre os elementos é reduzida a partir da circulação livre de barreiras.

2.2.1 Barreiras arquitetônicas e barreiras urbanísticas

Barreira, segundo o Decreto 5296/2004 é “qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação” e são classificadas em: barreiras urbanísticas, barreiras nas edificações, barreiras nos transportes, barreiras nas comunicações e informações.

Neste estudo, serão estudadas apenas as barreiras arquitetônicas e as urbanísticas. Este Decreto, acima citado, classifica a barreira urbanística como “as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público” e as barreiras arquitetônicas ou barreiras nas edificações como “as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar”.

Já a NBR 9050:2015, conceitua a barreira urbanística como “qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano”.

Deste modo, as barreiras arquitetônicas e urbanísticas se configuram como obstáculos, tanto para pessoas com ou sem deficiência e mobilidade reduzida, e são facilmente percebidas. Nas calçadas, quando um mobiliário urbano (elementos existentes em vias públicas, tais como semáforos, postes de sinalização, telefone público, lixeira, etc.) encontra-se fixado de forma a não atender as determinações da NBR 9050:2015, podem oferecer riscos as pessoas que nela transitam e são configurados como barreiras.

A eliminação de obstáculos e construção rotas acessíveis nos espaços públicos destinados à fruição do patrimônio cultural é importante para dar acesso aos bens culturais à todos.

2.2.2 Rotas acessíveis

As intervenções urbanísticas, adaptando as calçadas para pessoas com deficiência, permitindo o acesso à cidade, é o que propicia a “Rota Acessível”. Ou seja, garante às pessoas com deficiência a sua autonomia. De acordo com a ABNT, uma rota acessível é um

trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros. (NBR 9050,2015)

Uma vez que o acesso à cidade é um direito de todos, a implantação de rotas acessíveis é a garantia da inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no espaço urbano, pois propiciá-los transitar por diferentes localidades de forma autônoma, além de garantir o acesso universal.

2.3 O DIREITO À CIDADE E A CIDADE PARA TODOS

2.3.1 Os bens culturais e o direito à cultura e ao lazer

Os bens culturais, mais notadamente aqueles denominados patrimônio cultural, passaram a ter maior significado para a sociedade, quando se tornou importante preservar a história. Assim, os bens culturais, estão vinculados a cada

período histórico da sociedade e a toda sua complexidade, conforme bem coloca Françoise Choay:

O culto que se rende hoje ao patrimônio histórico deve merecer de nós mais do que simples aprovação. Ele requer um questionamento, porque se constitui num elemento revelador, negligenciado mas brilhante, de uma condição da sociedade e das questões que ela encerra (CHOAY, 2001, p. 12)

Entre os diversos bens e suas particularidades do patrimônio histórico, Choay (2001) escolhe como “categoria exemplar o que se relaciona mais diretamente com a vida de todos, o patrimônio histórico representado pelas edificações”. Os efeitos negativos do turismo são percebidos pela má conservação dos lugares, devido ao custo de manutenção e mau uso. Sua conservação e proteção são defendidas, segundo Choay (2001), “em nome dos valores científicos, estéticos, memoriais, sociais e urbanos.”

Para a Constituição Federal de 1988, art.216, configuram-se como patrimônio cultural brasileiro “os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (...)”

A proteção ao patrimônio nas cidades brasileiras é organizada pelo Instituto de Patrimônio Histórico Artístico e Nacional – IPHAN, através no Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937 (Lei do Tombamento) e da Lei 3.924 de 26 de Julho de 1961 (que dispõe sobre os monumentos históricos e pré-históricos). Este Decreto-Lei divide o patrimônio em 4 (quatro) Livros do Tombo quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

Segundo este Decreto-Lei, estes espaços não podem se destruídos, demolidos ou mutilados, sem a autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, uma vez que as modificações nestes espaços comprometem o valor testemunhal.

Segundo Brasil (1961, Art. 5º), “Qualquer ato que importe na destruição ou mutilação dos monumentos (...) será considerado crime contra o Patrimônio Nacional e, como tal, punível de acordo com o disposto nas leis penais” e está previsto também na CF/88 no art. 216, inciso V, parágrafo 4º, quando diz que “os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei”.

Na atualidade, a questão da preservação do patrimônio cultural, segundo Pelegrini (2006), insere-se em um contexto de compreensão global de desenvolvimento socioeconômico e ecológico. Porém, a maior discussão central deste problema toma a conservação urbana integrada como estratégia fundamental de intervenção e termina considerando a integração do patrimônio no âmbito das diversas políticas setoriais urbanas bem como as implicações ambientais do espaço urbano.

De acordo com a Carta de Atenas, são funções básicas do viver urbano: circular, habitar, recrear e trabalhar; e corresponde ao direito à cidade para todos. Assim, compreende os direitos a terra urbanizada, moradia, saneamento básico, segurança física e psicossocial, infraestrutura e serviços públicos, mobilidade urbana, ao acesso universal aos espaços e equipamentos públicos e de uso público, educação, trabalho, cultura, lazer, e produção econômica.

O direito ao lazer é previsto em Lei na Constituição Federal de 1988, em seu artigo 6º, ao tratar que “são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”. Porém, quando se trata de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, a falta de infraestrutura em diversas cidades brasileiras os distancia destas oportunidades, já que as leis que discutem a temática da acessibilidade universal pouco é seguida.

Segundo Marília Cavalcante, a deficiência não é um entrave para a inclusão destas pessoas na vida em sociedade, mas sim uma cidade sem infraestrutura adequada. Ao afirmar que:

Ainda que possua uma deficiência, a pessoa continua detentora de direitos como qualquer outro cidadão, e não é o fato de possuir uma deficiência que a destitui da natureza gregária, própria do ser humano. Da mesma forma, a deficiência não a faz pertencer à outra “espécie”, que deseja apenas conviver com os “iguais”. (...) Isto é, a pessoa com deficiência é como outra pessoa qualquer, que tem necessidades como qualquer pessoa e deseja participar da vida em sociedade. Esta é a premissa do desenho universal, que significa projetar para todos. (CAVALCANTE, 2012, p. 58)

A preservação do patrimônio cultural deve permitir a ruptura de paradigmas, possibilitando mudanças em seu espaço para a sua inserção na dinâmica da cidade atual, permitindo seu pleno usufruto pelas pessoas que a habitam, transitam ou

visitam. Devido à necessidade de reformulação das cidades históricas brasileiras, com o intuito de incluir pessoas com deficiência e mobilidade reduzida aos centros históricos, o IPHAN, através da Diretoria do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM criou o “Programa de Mobilidade e Acessibilidade em cidades históricas tombadas”, através da Portaria nº 623/2009:

Art. 1º Fica criado Programa Nacional de Mobilidade em Áreas Tombadas, que tem por finalidade proporcionar novas bases práticas e conceituais à otimização da questão da mobilidade em cidades históricas do Brasil, compatibilizando a preservação do patrimônio com práticas e equipamentos referenciados em padrões atuais.

Art. 2º O programa será implementado pelas seguintes ações:

I - Projetos pilotos em até 10 cidades ou conjuntos urbanos tombados no Brasil.

II - Encontro Nacional de Mobilidade Urbana em Áreas Tombadas.

III - Edição do Caderno Técnico de Mobilidade Urbana em Áreas Tombadas.

Art. 3º Os projetos pilotos terão como objetivo:

I - o estudo de soluções praticadas nacional e internacionalmente, listando exemplos positivos e negativos e apresentando relação de referências bibliográficas;

II - a análise da malha urbana onde se contextualiza a área tombada, suas características, especificidades de deslocamentos e suas necessidades de mobilidade, incluindo veículos privados e coletivos, motorizados ou não, os fluxos de pedestres, as áreas de tráfego restrito e todas as outras relacionadas com a questão;

III - a análise de equipamentos utilizados nacional e internacionalmente, motorizados ou não, com possibilidades de introdução e uso nas cidades históricas brasileiras. (IPHAN, PORTARIA Nº 623/2009, Diário Oficial da União, Seção 02, p.10, de 09 de Outubro de 2016).

Por outro lado, a qualidade de vida urbana almejada com esses projetos não será alcançada se o IPHAN juntamente com os Ministérios e governos locais não mudem de paradigmas, deixando de lado a questão protecionista do patrimônio imutável e intocável, uma vez que, é necessário entender que a cultura e a história de uma cidade é um direito de todos os cidadãos. E, deste modo, é necessário garantir o direito à acessibilidade a todos, mesmo nestes espaços.

É a partir deste contexto que as temáticas acessibilidade e preservação do Patrimônio Histórico passam a ter sentido juntos, uma vez que, segundo Lira (2012), é possível pensar na promoção da acessibilidade em cidades históricas como uma estratégia de potencializar o seu uso, tornando estes espaços mais atrativos.

No caso do Centro Histórico de Salvador - CHS, no ano de 2013, foi implantada a primeira rota acessível, pelo Governo do Estado da Bahia, nesta

localidade. Chamado de “Projeto Piloto de Acessibilidade no Centro Histórico de Salvador”, executado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER e coordenado pela Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos, este projeto visava permitir o acesso ao CHS às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Neste sentido, o projeto implantou uma rota acessível no CHS, com eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas em um percurso de 1,5 km, envolvendo os logradouros que ligam o Largo do Terreiro de Jesus ao Largo do Pelourinho (Figura 2).



Figura 2 - Rota Acessível
Fonte - CAVALCANTE, Marília (2013)

A Intervenção de acessibilidade proposta pelo Projeto Piloto, além de eliminar as barreiras ao acesso universal ao Centro Histórico de Salvador, quebrou o paradigma de que acessibilidade e patrimônio são inconciliáveis. Segundo este projeto, “o comprometimento do valor testemunhal, cuja aprovação depende do resultado da integridade estrutural do bem imóvel agrega subjetividade à defesa da acessibilidade quando se trata do patrimônio histórico”. A cultura possui valor para a sociedade, mas não pode ser colocada acima dos direitos do cidadão.

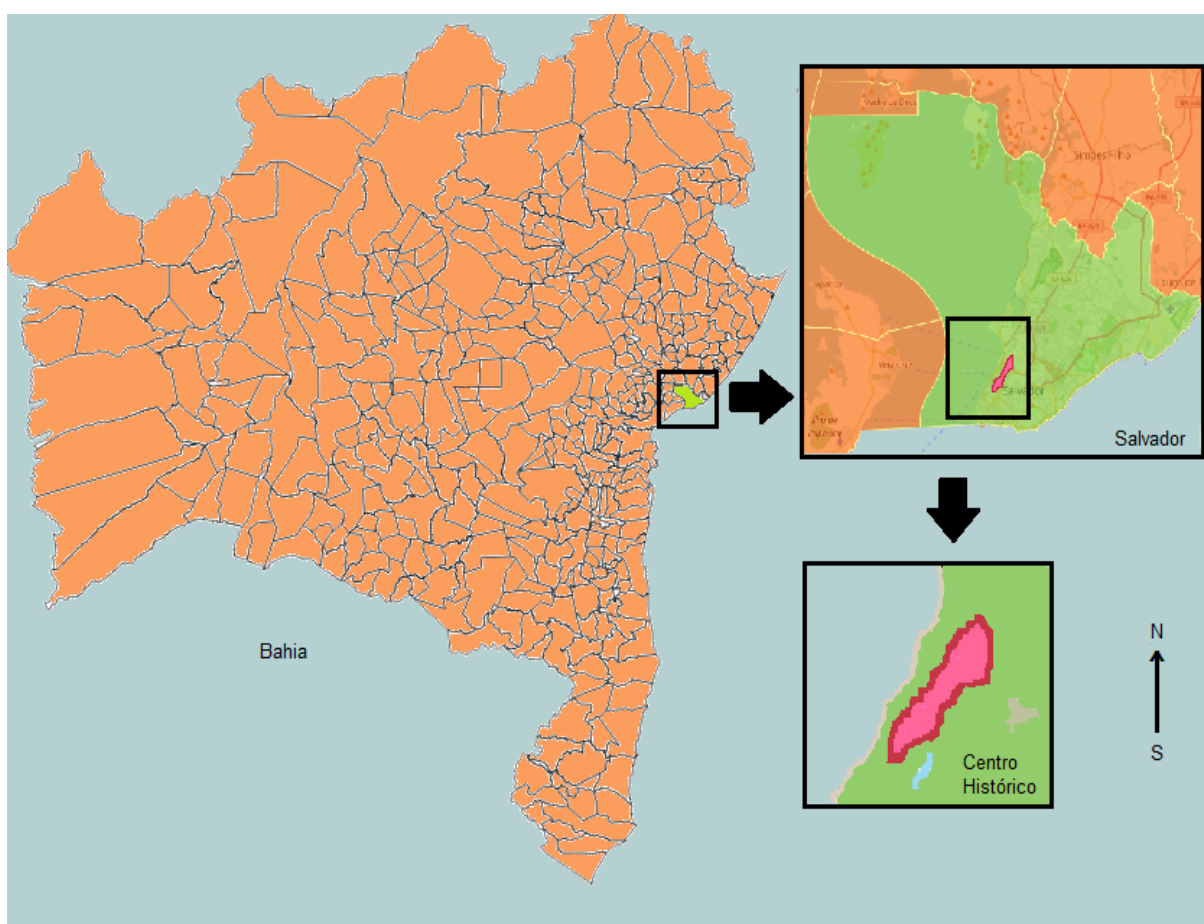
A acessibilidade no Centro Histórico de Salvador é uma ação emblemática. Emblemática por duas razões: porque esta é a primeira rota acessível implantada na Bahia e porque rompe com o paradigma de que acessibilidade e patrimônio são temas incompatíveis. Além

disso serve como exemplo a ser replicado por toda a cidade. (PROJETO PILOTO DE ACESSIBILIDADE, 2013)

É a partir do estudo do Projeto Piloto, que esta monografia se espelha, buscando através de procedimento exploratório descritivo analisar as condições de acessibilidade a partir da análise dos obstáculos presentes nas calçadas das vias urbanas que ligam as estações no entorno do CHS e o Elevador Lacerda ao Largo do Terreiro de Jesus.

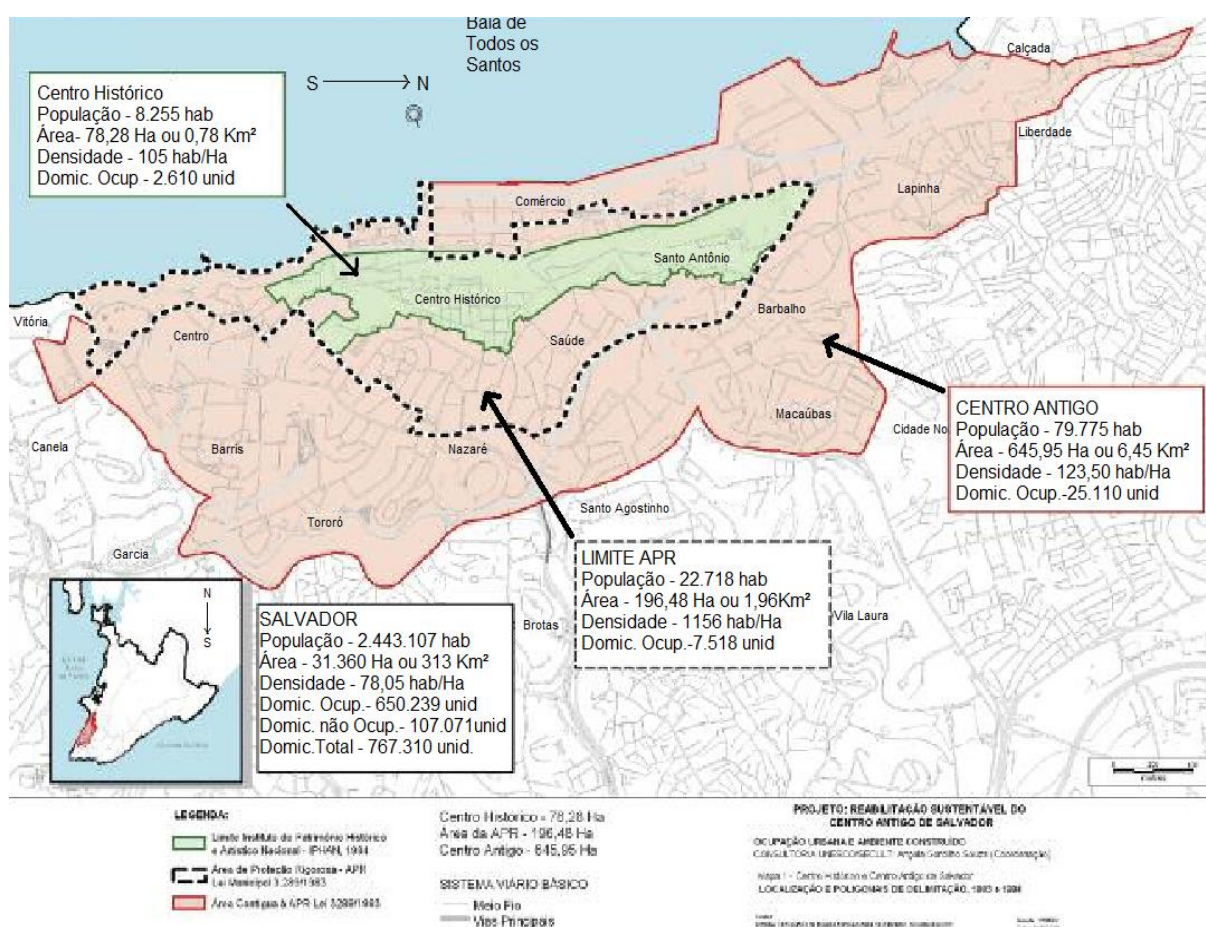
3 O CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR

O Centro Histórico de Salvador – CHS, objeto desta monografia, está inserido no Centro Antigo de Salvador - CAS (Mapa 2), é uma área protegida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e reconhecida como Patrimônio da Humanidade. Localizado na Cidade do Salvador, na Bahia (Mapa 1), o CHS é uma área, onde ficam situados um dos mais ricos conjuntos urbanos de origem lusitana.



Mapa 1 – Localização do Centro Histórico em Salvador
Fonte: IBGE (2010), modificado pela autora (2016)

O seu acervo arquitetônico e paisagístico possui cerca de três mil edifícios construídos nos séculos XVIII, XIX e XX e tombados entre 1938 e 1945. A paisagem da área tombada é formada basicamente pelos conjuntos monumentais da arquitetura civil, militar e religiosa. Segundo dados do IPHAN³, fazem parte deste acervo tombado: Catedral de Salvador, a Igreja e Convento de São Francisco, a Igreja do Carmo, o Museu de Arte Sacra, a Igreja da Ordem Terceira de São Francisco e o Palácio do Governador.



Mapa 2 – Limite entre o CAS e o CHS

Fonte – Plano de Reabilitação Participativo do Centro de Salvador (2010)

De acordo com o Censo Demográfico do IBGE de 2010, a população residente em Salvador, neste período, era de 1.443.107 habitantes, a do Centro Antigo era de 79.775 habitantes e a do Centro Histórico era de 8.255 habitantes, sendo assim, em habitantes, o CHS constitui 7,7% do CAS.

No passado, o que hoje é conhecido como Centro Histórico era vivida a Cidade do Salvador, era onde estava estruturada a dinamicidade econômica – onde

³ Fonte: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/241>>, Acesso em 05 de Novembro de 2016.

atividade comercial estava concentrada com um comércio variado (cinemas, bares, cafés e clubes desportivos e sociais, hotéis, além de repartições públicas), uma grande sociabilidade nas praças - e onde havia um número significativo de imóveis destinados para fins residenciais, onde, em sua maioria, eram ocupados por famílias nobres em seus casarões geminados, com pouca ventilação, e abrigavam os escravos negros no porão.

O CHS é formado por casarões antigos: alguns em ruínas, outros cederam às transformações do uso do solo e alguns abrigando famílias há vários séculos e que resistiram a um estado de má conservação deste espaço. As diversas Igrejas, o as praças e diversos monumentos caracterizam parte da história da cidade do Salvador, e não só encantam os transeuntes, como simbolizam este espaço aos moradores locais.

Quanto à acessibilidade, esta localidade é deveras carente. Apesar das diversas transformações realizadas em seu espaço, através dos planos, projetos e obras voltadas a sua recuperação e revitalização, no que concerne a valorização do seu espaço para o turismo na cidade do Salvador (Quadro 1), as transformações voltadas para a acessibilidade e o desenho universal, ainda são pontuais.

ANO	AÇÃO	INSTITUIÇÃO/NÍVEL DE GOVERNO
1959	Medidas de Proteção e Obra de Conservação	SPHAN
1967	Criação da FPACBA (IPAC)/Promoção da Conservação do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado	Governo da Bahia
1971	1ª etapa do Plano de Recuperação do Pelourinho	FPACBA /SEPLAN-PR
1972	Plano de Desenvolvimento da Comunidade do Maciel	FPACBA/PMS/UFBA
1976/79	Restauração de imóveis e instalação de posto médico e policial, escolas e creches, serviços públicos e privados	FPACBA/SEPLAN-PR
1977	Seminário sobre o Centro da Cidade do Salvador	PMS/Governo da Bahia/CONDER/FPACBA/SEPLAN-PR
1977/79	Plano Diretor do Pelourinho – PLANDIP	CONDER/FPACBA/SEPLAN-PR
1978	Proposta de Valorização do Centro Histórico de Salvador	CONDER-BAHIA
1981/85	Projeto CAMI - Centro Administrativo Municipal Integrado	OCEPLAN/PMS
1981/82	Projeto de Recuperação Habitacional do Centro Histórico –Pelourinho	BAHIA – BNH
1983	Criação da ETELF - Escritório Técnico de Licenças e Fiscalização	IPAC-BAHIA/PMS/FNPM/SPHAN

1986	Seminário programa Nacional de Recuperação e Revitalização de Núcleos Históricos	MINC/MDU
1986	Criação do Programa Especial de Recuperação dos Sítios Históricos de Salvador e da Fundação Gregório de Mattos	FGM/PMS
1987	Criação do Parque Histórico do Pelourinho	FGM/PMS
1993/94	Recuperação e Urbanização de Quarteirões no Centro Histórico do Pelourinho	IPAC/CONDER-BAHIA

Quadro 1 - Resumo das Ações Governamentais

Fonte: BOMFIM, DA SILVA (1995)

A execução do Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador, de acordo com Sant'ana (2008), fizeram parte “de uma estratégia de marketing da administração estadual para (...) a construção de uma imagem de governo ancorada na valorização da identidade cultural e das tradições da Bahia”. Uma estratégia que visava transmitir uma cultura forçada aos olhos do turismo, através da formação de uma imagem e aproveitamento de seu potencial histórico e cultural.

Porém, segundo Reis (2008) “o investimento no turismo, já uma tendência global, é apreendido intensa e decisivamente como “vocação” da Cidade do Salvador e como vetor de seu projeto de desenvolvimento.” Assim, o Pelourinho, ia se transformando em um palco para o espetáculo turístico. Onde antes, se tinha moradores locais (em sua maioria pessoas de baixa renda) com seus trabalhos informais, passava a dar lugar a lojas com artefatos turísticos.

Sant'anna (2008) discorre dizendo ainda que

é importante que tais projetos, além de reproduzir o embelezamento das áreas, reproduzam ações visando a conservação de valores urbanos, como os que se relacionam com a identidade e a diversidade, ou seja, é necessário, também, ancorar o projeto num conhecimento mais fino do patrimônio urbano em questão, evitando-se cair, como tem sido a regra nesse programa de recuperação, numa concepção fachadista e cenográfica de patrimônio, ignorante de relações de parcelamento, intervolumétricas e de ocupação que, entre outros elementos, compõem a substância histórica e documental do espaço urbano. (Sant'anna, 2008)

De acordo com Lynch (2001), a cidade é sentida e percebida por cada habitante de forma única. Os caminhos são feitos a partir de cada percepção e se torna importante ter formato determinado.. Porém, quando a cidade não é projetada ou modificada de acordo com os princípios desenho universal, os espaços públicos podem segregar, acarretando no descumprimento de sua função social que é a integração social de vários grupos ou comunidades para a acessibilidade a todos.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº 9.503, define a via como “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central” (BRASIL, 1997). Assim, a calçada, é a via destinada ao tráfego de pedestres e está dividida em faixa livre ou passeio, faixa de serviços e a faixa de acesso a edificações (Figura). Sendo que a faixa de serviços, de acordo com a NBR 9050:2015, deve estar livre de qualquer obstáculo de qualquer natureza e como sinalização tátil contínua.

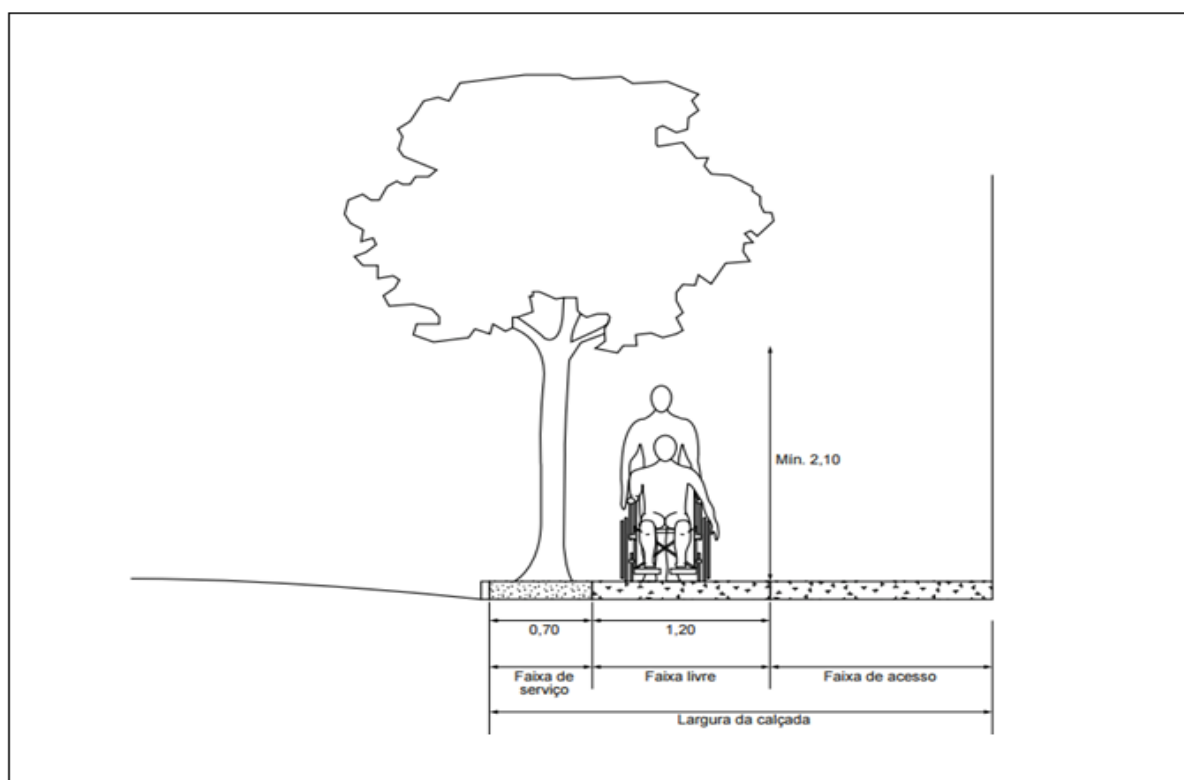


Figura 3 - Faixas das Calçadas
Fonte: ABNT, NBR 9050:2015.

Algumas vias que ligam as estações de ônibus no entorno do CHS são bastante movimentadas, mas a preocupação com o desenho universal é escassa, tornando dificultoso o tráfego de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, além do desrespeito ao direito de ir e vir de todos, excluindo parte da população da vida em sociedade.

3.1.1 Análise das vias Urbanas no Centro Histórico de Salvador

Na análise das vias urbanas no Centro Histórico de Salvador, foram analisados os passeios públicos situados no lado direito do fluxo de veículos, das principais vias urbanas que dão acesso ao CHS a partir das estações de ônibus mais próximas e do Elevador Lacerda. Utilizou-se como critério de escolha a

proximidade destas estações com o CHS, além disso, foi observado a possibilidade de implantação de rotas acessíveis. Serão analisados trechos dos seguintes logradouros:

- Rua Portões da Piedade;
- Avenida Sete de Setembro;
- Praça Castro Alves;
- Rua Chile;
- Praça Thomaz Gonzaga;
- Rua da Misericórdia;
- Praça da Sé;
- Largo do Terreiro de Jesus;
- Rua Portas do Carmo;
- Rua Gregório de Matos;
- Rua Padre Pedro Agostinho;
- Avenida José Joaquim Seabra

Para a análise das condições de acessibilidade ao meio urbano baseada na norma NBR 9050:2015 de Acessibilidade a edificação, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2015). Assim, foram considerados como obstáculos à acessibilidade: desníveis em calçadas, inclinação transversal e longitudinal de calçada, revestimentos inadequados em calçadas, dimensões mínimas de faixa livre, ausência de rebaixamento de guias para travessia, obstáculos suspensos, obra sobre o passeio e interferências na faixa livre.

Para facilitar uma melhor compreensão, os dados foram obtidos a partir da definição da poligonal de estudo proposta que constitui 4 (quatro) rotas traçadas, com destino final o Largo Terreiro de Jesus (Mapa 3), escolhido como destino final não somente pela sua riqueza histórica, mas também por estar quase no meio das rotas, formando um ponto de encontro e por incluir, desta forma, parte da rota acessível do Projeto Piloto (Rua Gregório de Mattos, Rua Portas do Carmo e Largo do Terreiro de Jesus).



Mapa 3 - Rotas de acesso ao CHS
Fonte - Google Earth, modificado pela autora (2016)

A fim de garantir a não repetição da análise, a rota que tem como ponto de partida a Estação do Metrô e a Estação LAPA será analisada até a Praça Castro Alves e a rota do Terminal da Barroquinha será analisada até a Praça Thomaz Gonzaga. Já as rotas feitas pelo Elevador Lacerda e pela Estação Aquidabã tiveram como destino final o Largo do Terreiro de Jesus. Deste modo, as 4 (quatro rotas) foram divididas da seguinte maneira (Quadro 2):

Rota	Logradouros
Estação do Metrô/Estação LAPA à Praça Castro Alves	• Rua Portões da Piedade;
	• Avenida Sete de Setembro;
Terminal da Barroquinha à Praça Thomaz Gonzaga	• Praça Castro Alves;
	• Rua Chile;
Elevador Lacerda ao Largo do Terreiro de Jesus.	• Praça Thomaz Gonzaga;
	• Rua da Misericórdia;
	• Praça da Sé;
Estação Aquidabã ao Largo do Terreiro de Jesus.	• Rua Portas do Carmo;
	• Rua Gregório de Matos;
	• Rua Padre Pedro Agostinho;
	• Avenida José Joaquim Seabra
	• Largo do Terreiro de Jesus;

Quadro 2 - Divisão dos logradouros por rota

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

A. PERCURSO DA ESTAÇÃO DO METRÔ / ESTAÇÃO DE TRANSBORDO CLÉRISTON ANDRADE (ESTAÇÃO LAPA) À PRAÇA CASTRO ALVES

A Estação Clérison Andrade - LAPA é uma das mais importantes Estações de ônibus da Cidade do Salvador, onde liga o Centro às diversas partes da cidade. Foi criada 7 de novembro de 1982 e, recentemente, passou por uma reforma desde 2015 sendo chamada de “Nova LAPA”, devido ao nome na empresa responsável pela administração, operação, manutenção, limpeza, segurança patrimonial e ordenamento, a Nova Lapa Empreendimentos SPE S/A. Os ônibus que partem da Estação possuem integração com o Metrô.

O metrô de Salvador começou a ser construído desde 1997 e teve a sua inauguração em 2015. Hoje a Linha 1 liga a Estação a Estação Pirajá e está em expansão. Já a Linha 2 encontra-se em construção e ligará Salvador até o município de Lauro de Freitas (Figura 4). A Estação do metrô analisada nesta monografia, devido a sua proximidade com a área de estudo, é a Estação LAPA.



Figura 4 - Mapa das linhas do Metrô

Fonte: <http://www.ccrmetrobahia.com.br/linha-1/mapa-da-linha>. Acesso em 30 de Agosto de 2016.

A área interna da Estação do metrô é dividida entre a parte de embarque e desembarque dos trens e a saída/entrada da estação, onde ficam localizadas as

catracas de acesso e as bilheterias; está dotada de sinalização podotátil (Figura 5), além disso, possui totens de sinalização e funcionários auxiliando no embarque e desembarque nos passageiros. O revestimento interno, em granito polido, é escorregadio e inadequado, pois representa risco à segurança de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.



Figura 5 – Sinalização podotátil
Fonte - Elaborado pela autora (2016)

Cabe ressaltar que, de acordo com a ABNT (NBR 9050, 2015), uma edificação é acessível quando dá total autonomia ao indivíduo que por ela circula, “independentemente de sua idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção”.

Na entrada/saída da estação do metrô, encontra-se uma cadeira de rodas, que, neste caso, é utilizada por pessoas com mobilidade reduzida, que não conseguem se deslocar a uma determinada distância (idosos, gestantes e pessoas com deficiência física). A catraca utilizada para o acesso de pessoas em cadeira de rodas possui largura de 0.90 cm (Figura 7) e está de acordo com a Norma.



Figura 6 – Catraca para pessoas com deficiência
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Quanto aos acessos, ao sair do metrô em direção à saída da estação, encontramos diferentes modos: elevador, escada e escada rolante (Figura 7). A largura da porta de todos os 3 (três) elevadores da estação - onde 2 (dois) ligam a área de embarque e desembarque à área da saída do metrô e 1 (hum) liga o metrô à estação da Lapa - medem 0,80 m de largura de porta.

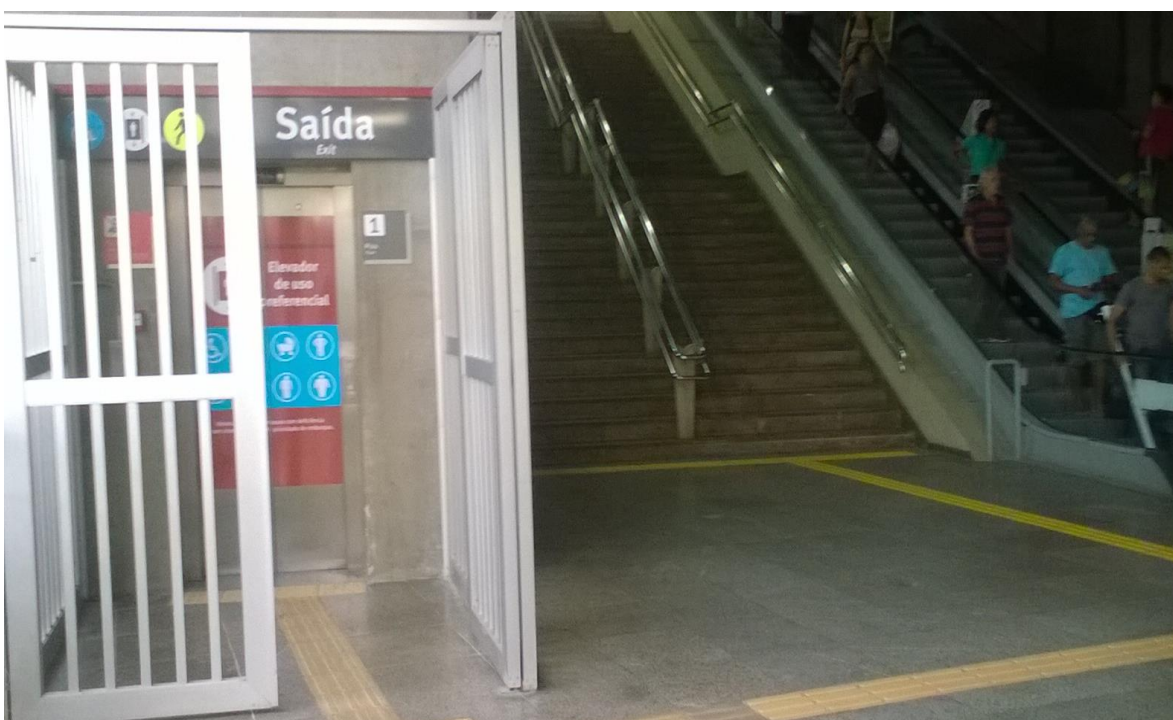


Figura 7 - Diferentes acessos
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Segundo a ABNT (NBR 9050,2015), os espaços para cadeiras de rodas em nichos ou áreas confinadas, como é o caso do elevador, devem seguir as especificações de 0,80m por 1,20m da cadeira e o espaço 0,90m por 1,50m. Deste modo, verifica-se que o elevador atende às especificações da Norma. Apesar da presença da escadaria, ela não representa um obstáculo, neste caso. Uma vez que há outras possibilidades de acesso.

O percurso analisado da Estação Metrô/Lapa até a Praça Castro Alves possui uma distância de 1,0 Km (hum quilômetro) e compreende os logradouros: Rua Portões da Piedade e Avenida Sete de Setembro (Mapa 4).



Mapa 4 – Percurso da Estação Metrô/LAPA até a Praça Castro Alves
Fonte: Google Earth, modificado pela autora (2016)

- Rua Portões da Piedade

A estação da LAPA/Estação do Metrô, recentemente reformada, apesar de possuir elementos que configuram a acessibilidade na estação, no acesso à Rua Portões da Piedade verificou-se a falta de adequação aos usuários, com mobilidade reduzida, como os idosos e pessoas com deficiência. Já na saída da estação

verifica-se a existência um pequeno desnível, que pode trazer insegurança a este grupo citado (Figura 8).



Figura 8 - Obstáculos na saída da LAPA
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

O acesso a esta via, repleta de lojas e ambulantes em suas extremidades, é feito por uma extensa escadaria. Foi reformada junto com a Estação da LAPA, e mesmo recente, já possui diversos elementos que configuram barreiras para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Ora, pela pavimentação em blocos de concreto intertravado (Figura 9a), que além de possibilitar o desconforto a um cadeirante, traz insegurança, ora pela pavimentação disforme (Figura 9b). Além disto, apesar de possuir piso podotátil em toda a sua extensão, este é bloqueado por comerciantes do mercado informal, os “camelôs”, em diversos trechos desta via (Figura 9 c e d).



Figura 9 – Obstáculos na via
 Fonte: Elaborado pela autora (2016)

- Da Rua Portão da Piedade a Praça Piedade

Esta via foi estudada apenas o trecho que liga a saída da Estação LAPA até a Praça da Piedade. Onde não possui sinalização podotátil, e as poucas rampas de acesso encontram-se em condições precárias com presença de lixos no passeio e as calçadas opostas não apresentam rampas, invalidando a função desta de dar acesso ao deficiente físico à calçada (Figura 10)

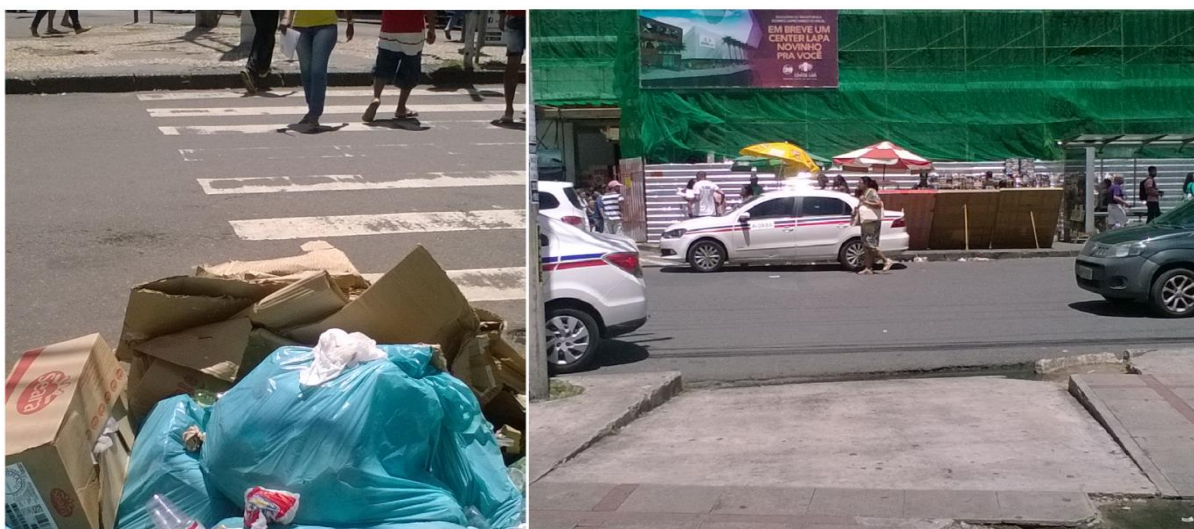


Figura 10 – Lixos e má conservação da rampa
 Fonte: Elaborado pela autora (2016)

- Avenida Sete de Setembro

No percurso da Avenida Sete de Setembro foi analisado o trecho da Praça da Piedade até a Praça Castro Alves. Apesar das calçadas possuírem metragem superior a 2,00 m, a sua pavimentação é composta de pedras de lioz portuguesas, possui árvores centenárias com largas raízes, o que acarreta em buracos e deformidade nas calçadas e a redução da largura do passeio (Figura 11). Além disto, em todo o percurso da Avenida Sete de Setembro, de ambos os lados da via, é comum a presença de ambulantes.

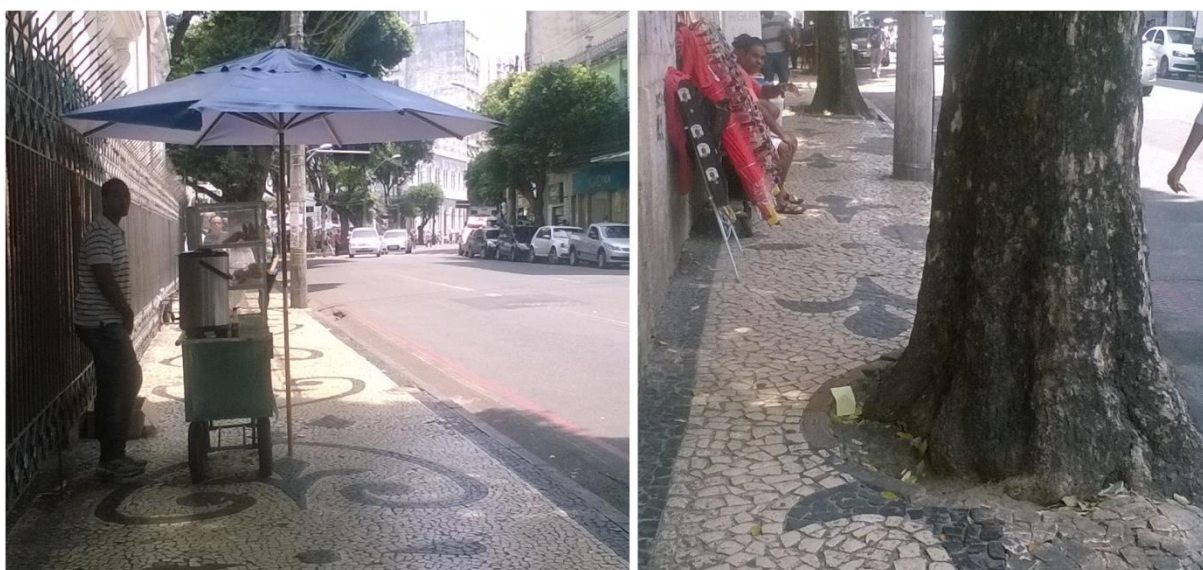


Figura 11 – Obstáculos e mercado informal no passeio
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Por se tratar de uma via de alto fluxo de pedestres, a quantidade de ambulantes reduz a velocidade do caminhar nas calçadas, pois há aglomerações voltadas para a comercialização do mercado informal e formal. Isso acarreta na circulação pela via de automóveis, deixando o pedestre susceptível a acidentes, tornando o percurso inseguro.

Foi encontrada a presença de piso podotátil apenas na Praça do Relógio São Pedro e no Largo do São Bento, neste trecho. Durante o percurso, os pisos de todo o trecho encontram-se em mal estado de conservação acarretando em obstáculos derivados da má conservação ou de condições naturais (Figura 12).



Figura 12 – Depreciação do passeio
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Apesar da presença de piso podotátil, a presença de obstáculos oriundos da má conservação destas calçadas traz insegurança ao caminhar, principalmente por pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência. Além disto, como pode ser observado na Figura 12, no percurso há rebaixamento de guias porém nem sempre apresentam direcionamento ao lado oposto.

B. PERCURSO DO TERMINAL DE ÔNIBUS DA BARROQUINHA À PRAÇA CASTRO ALVES

Este percurso possui cerca de 300 m de distância entre os logradouros Ladeira da Barroquinha e Praça Castro Alves (Mapa 5). Neste trecho estão localizados os monumentos: Monumento a Castro Alves, inaugurado em 6 de julho de 1923 e a Igreja da Barroquinha erguida em 1726 (atualmente, Espaço Cultural da Barroquinha e o Teatro Gregório de Mattos), importantes a cultura da população soteropolitana, localizados. na Escadaria da Barroquinha liga dois monumentos importantes da Cidade do Salvador:



Mapa 5 – Percurso do Terminal da Barroquinha à Praça Castro Alves
 Fonte: Google Earth, modificado pela autora (2016)

A Estação da Barroquinha apresenta boas condições de conforto térmico, devido à ventilação na estação, mas não está em conformidade com as determinações da NBR 9050 no que tange à acessibilidade em espaços público, pois apesar de possuir rampas de acesso, estas ligam os pontos de ônibus ao meio das pistas e não garante a segurança do tráfego de pessoas em cadeira de rodas e não possui piso podotátil (Figura 13).



Figura 13 – Estação da Barroquinha
 Fonte – Elaborado pela autora (2016)

O entorno do terminal da Barroquinha é composto pela distribuição de bares, lojas diversas o que caracteriza um grande fluxo de pedestres nesta localidade. Há presença diversos obstáculos como batentes (a), piquetes (b e c), telefones públicos (d), etc. (Figura 14).



Figura 14 - Barreiras arquitetônicas e urbanísticas no entorno do terminal da Barroquinha
Fonte – Elaborado pela autora (2016)

- Ladeira da Barroquinha

O percurso da Ladeira da Barroquinha até a Praça Castro Alves é feito pela Ladeira da Barroquinha. Em seu percurso, foi verificado que os pisos estão em mal estado de conservação com a presença de buracos, devido ao deslocamento das pedras usadas no calçamento, e presença de mecanismos de drenagem mal colocados, há presença de batente, módulo de comercio informal, obstáculos suspensos que podem acarretar em “tropeços”, um perigo para qualquer transeunte (Figura 15).



Figura 15 - Depreciação da ladeira da Barroquinha
 Fonte – Elaborado pela autora (2016)

Ao final da ladeira, encontramos a Escadaria da Barroquinha que foi modificada em 2013, com o objetivo de garantir a acessibilidade a pessoas em cadeira de rodas e com mobilidade reduzida a esta localidade. O projeto consistiu em fazer uma escada contínua com rampa inserida, ou seja, uma “escarampa” que permite o acesso de pessoas em cadeira de rodas e com mobilidade reduzida acessar a esta localidade. Apesar de possuir corrimão lateral e rampas, a escada é composta por pedras portuguesas que fazem a cadeira de rodas trepidar e caso possua desfalque de pedras, pode acarretar em dados ao transeunte.



Figura 16 – Escadaria da Barroquinha
 Fonte: Elaborado pela autora (2016)

- Praça Castro Alves

O trecho da Praça Castro Alves foi analisado apenas o passeio do lado direito que sequênciava a saída da Escadaria da Barroquinha. Durante o percurso foi observado que há existência de obra no antigo Jornal A Tarde, que no futuro dará o seu espaço ao hotel Fasano (Figura 17).



Figura 17 – Obra na Praça Castro Alves
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Esta obra não atrapalha a circulação de pedestres, pois não utiliza o passeio, porém houve na calçada a construção de rampas de improviso (Figura18) para facilitar o manuseio nos equipamentos da obra. O passeio possui largura superior a 2,00 m, mas apresenta pequenos degraus irregulares que pode acarretar em pequenos tropeços e não possui piso podotátil. Há ainda neste trecho, a presença de rebaixamento da calçada que apesar de ser um ponto positivo, liga a uma calçada sem rampa de acesso e a uma via sem sinaleira, sendo, deste modo, insustentável (Figura 18). Este rebaixamento de calçada é usado para dar acesso ao estacionamento do Espaço Itaú de Cinemas (conhecido também como Cinema Glauber Rocha).



Figura 18 – Rebaixamento da calçada na Praça Castro Alves
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

- Rua Chile

No trecho da Rua Chile até o Elevador Lacerda, foi observado a obra de restauro do Hotel Palace. Esta obra utiliza a faixa livre, não possui sinalização alguma, para reduzir danos ao pedestre e a proteção da obra em relação ao pedestre é feita por tapumes. O acesso do pedestre nesta via fica comprometido, tendo que circular próximo aos carros (Figura 19).



Figura 19 – Acesso comprometido na calçada do Hotel Palace, Rua Chile.
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Na Chile foi percebido a existência de apenas uma rampa de acesso, e esta liga a uma calçada sem rampa e estreita (Figura 20). Todas as calçadas da Rua Chile são compostas de pedras de lioz portuguesas e inexistente piso podotátil.



Figura 20 – Rampa de acesso na Rua Chile
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

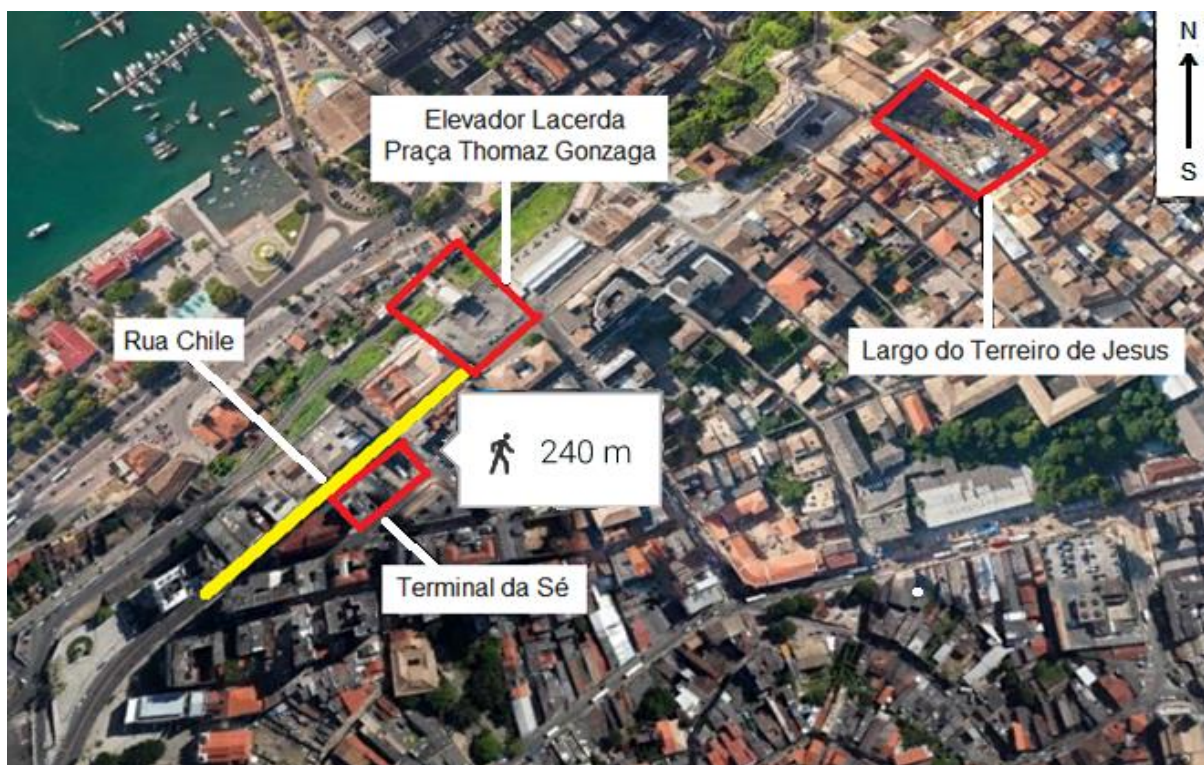
É na Rua Chile que está presente o atual terminal da Sé, deslocado da Praça da Sé um dos principais terminais de acesso ao Centro Histórico (Figura 21). Este terminal não possui rampas de acesso e piso podotátil e a largura da faixa livre é comprometida pelo abrigo de passageiros que reduz a largura desta faixa.



Figura 21 – Terminal de Ônibus Praça da Sé
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

C.PERCURSO DO ELEVADOR LACERDA À PRAÇA DA SÉ

O percurso que liga o Elevador Lacerda a Praça da Sé possui cerca de 240 m de distância (Mapa 6). Neste trecho há o Palácio Rio Branco, a Prefeitura de Salvador, o Elevador Lacerda, o Museu da Misericórdia, etc.



Mapa 6 – Percurso do Elevador Lacerda à Praça da Sé

Fonte: Google Earth, modificado pela autora (2016)

Importante ligação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, em Salvador, o Elevador Lacerda foi projetado pelo engenheiro Augusto Frederico Lacerda e fundado em 1873. Inicialmente, funcionava através de sistema hidráulico e sua arquitetura segue o estilo artístico *art déco*. Foi um grande avanço na mobilidade urbana de Salvador, na época, pois ainda eram usados as carruagens de madeira movida por tração animal. Após reforma e adequação à modernidade, em 1906, passou a funcionar com eletricidade e sua aparência foi modificada sendo inserida uma nova torre e mais elevadores, a fim de suprir a demanda da época, em 1930. Em 1996, o Elevador foi tombado pelo IPHAN e é um dos pontos turísticos mais procurados pelos turistas em Salvador.

O Elevador possui piso de granito polido que é escorregadio e representa risco à segurança de pessoas não só com mobilidade reduzida. Apesar de possuir acessibilidade no interior no equipamento, pois as suas metragens estão conforme o

Módulo de Referência - M.R e por possui acessos para pessoas com deficiência (Figura 22), ao sair do Elevador, nos deparamos com rampas de acesso que acesso direto a uma praça cujo calçamento é composto por paralelepípedos e ainda guarda consigo traços do passado com a presença dos trilhos do bonde elétrico.



Figura 22 – Interior do Elevador Lacerda
Fonte – Elaborado pela autora (2016)

A saída do Elevador Lacerda, está voltada para a Praça Thomaz Gonzaga, e apesar da existência de rampa de acesso, possui paralelepípedos em toda a sua extensão e dificulta o tráfego de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, (Figura 23).



Figura 23 – Praça Thomaz Gonzaga
Fonte – Elaborado pela autora (2016)

No passeio ao lado da Prefeitura, na Rua da Misericórdia, a calçada atende as dimensões mínimas de faixa livre, de possuir no mínimo 1,20 m, possui revestimento antiderrapante, adequado para o tráfego de todas as pessoas e possui rampas de acesso (Figura 24). Essa via liga a Praça Thomaz Gonzaga à Praça da Sé.



Figura 24 - Rampa de acesso na Rua da Misericórdia
Fonte – Elaborado pela autora (2016)

- Praça da Sé

A Praça da Sé, recentemente reformada devido à escavação dos ossos encontrados enterrados na antiga Igreja da Sé, no ano de 1933. Onde hoje fica localizado o monumento da Cruz Caída de Mário Cravo, antes ficava o adro da Sé. O monumento da Cruz Caída fica localizado numa área contemplada com vista para a Baía de Todos os Santos, tornando-o mais atrativo. Além disto, o monumento possui rampa de acesso facilitando o acesso de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida (Figura 25), mas não possui piso podotátil distanciando estes espaços às pessoas com deficiência visual.



Figura 25 – Acessibilidade na Cruz Caída
 Fonte – Elaborado pela autora (2016)

A Praça da Sé possui piso com revestimento adequado de granito, porém antiderrapante em toda a sua extensão, não sendo contemplada por pisos podotáteis, dificultando o caminhar de pessoas com deficiência visual e a garantia da sua autonomia. Apesar de possuir rampas de acesso, estas não possui ligação com a calçada em frente (Figura 26),



Figura 26 – Praça da Sé e rebaixamento da calçada
 Fonte – Elaborado pela autora (2016)

D. TERMINAL DE ÔNIBUS DO AQUIDABÃ AO TERREIRO DE JESUS

Este trecho, em um determinado instante se bifurca ao chegar no Largo do Pelourinho e tornou importante analisar tanto a Rua Portas do Carmo quanto a Gregório de Mattos, uma vez que, junto com o Largo do Pelourinho elas fizeram parte do Projeto Piloto de Acessibilidade, inspiração desta monografia. O percurso do Terminal do Aquidabã até o Largo do Terreiro de Jesus possui, pela Rua portas do Carmo, 850 m de distância e pela Gregório de Mattos, cerca de 1 km (Mapa 7).



Mapa 7 – Percurso do Terminal do Aquidabã ao Terreiro de Jesus

Fonte: Google Earth, modificado pela autora (2016)

O terminal do Aquidabã possui pavimentação antiderrapante e rampas de acesso em toda a estação. Porém, algumas rampas ligam a calçadas que não possui este elemento, perdendo a sua função que é possibilitar à pessoa com deficiência se deslocar entre dois ambientes (Figura 27). Além disto, a estação não possui rebaixamento de calçada e piso podotátil, além de possuir meio fio com altura desconfortável (Figura 28).

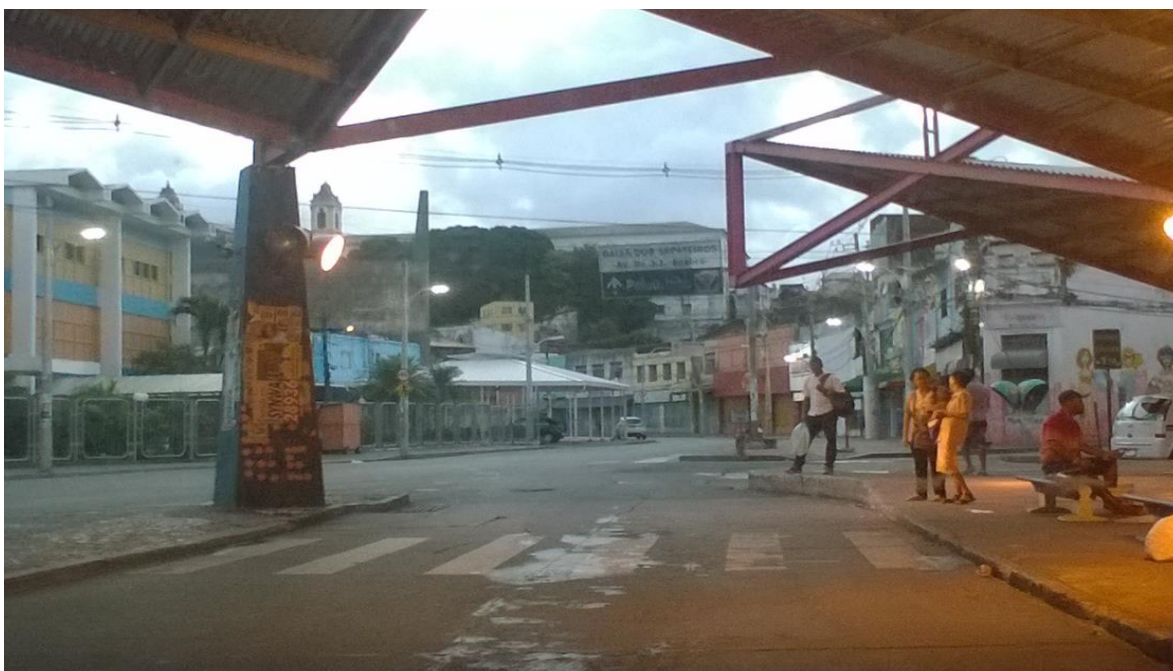


Figura 27 – Rampa de acesso sem ligação com a outra via

Fonte – Elaborado pela autora (2016)



Figura 28 – Rampa de acesso e degrau alto
Fonte – Elaborado pela autora

- Av. JJ Seabra

No percurso da Av. J. J. Seabra possui padronização das calçadas que passaram pelo projeto de revitalização tem o auxílio à locomoção como função mais importante, através da faixa-guia com superfície rugosa e por meio de rampas de acesso (Figura 29).



Figura 29 – Rebaixamento da calçada
Fonte – Elaborado pela autora (2016)

Mas ainda assim, foram observadas algumas deficiências que não atendem a todos os padrões preditos pela Associação Brasileira de Normas e Técnicas, uma vez que alguns passeios possuíam largura inferior a 1,20 m, largura mínima da faixa livre (Figura 30).



Figura 30 – Obstáculos no passeio
Fonte – Elaborado pela autora (2016)

- Rua Padre Pedro Agostinho

A Rua Padre Pedro Agostinho, é a via usada nesta pesquisa, como ligação da Avenida J. J. Seabra ao Largo do Pelourinho. Apesar da existência de pavimentação antiderrapante a dimensão da faixa livre é comprometida com a presença do mercado informal na calçada e presença de obstáculos tal como a presença de elementos de drenagem soltos na calçada (Figura 31).



Figura 31 – Elemento de drenagem solto na calçada da Rua Padre Pedro Agostinho
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Apesar da existência de piso podotátil, o mesmo encontra-se apenas no trecho próximo à Avenida J. J. Seabra, recentemente reformada, e é bloqueado pela proteção da loja ao lado. Além disto, não há a rampas de acesso e a calçada possui um elemento de sinalização (placa) quase no meio desta, o que inviabiliza o acesso de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (Figura 32).



Figura 32 – Calçada com piso podotátil e alguns obstáculos
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

- O Largo do Pelourinho, a Rua Portas do Carmo e a Gregório de Mattos

Estes logradouros foram analisados juntos, pois fizeram parte do Projeto Piloto de Acessibilidade. Ao sair da Rua Padre Pedro Agostinho no sentido ao Largo do Terreiro de Jesus, passamos pelo Largo do Pelourinho. Sua pavimentação na rua é toda repleta de paralelepípedos os quais causam insegurança no caminhar principalmente para idosos, gestantes e pessoas com mobilidade reduzida. Deficientes físicos que fazem uso de cadeiras de rodas ficam impossibilitados de trafegar neste tipo de pavimentação já que causam trepidação e acarretando no desconforto.

O Largo do Pelourinho possui em seu acervo patrimonial: a Igreja do Rosário dos Pretos, o Museu Portas do Carmo, o Solar Ferrão, a Fundação Casa de Jorge Amado, o Museu da Cidade, dentre outros. A Fundação Casa de Jorge Amado passou por uma reforma em sua escadaria dando luz à formação de uma escadaria com rampa, ao qual possibilita o acesso de pessoas com deficiência e mobilidade

reduzida neste local, além de possibilitar o acesso às Ruas Gregório de Mattos e Rua Portas do Carmo (Figura 33).



Figura 33 – Mercado informal na escarampa
Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Apesar de escadaria com rampa estar de acordo com a NBR 9050:2015, uma vez que possui corrimão, tem inclinação adequada, piso antiderrapante e dimensão correta de faixa livre, há presença do mercado informal ocupando parte da escaria, tornando-se um obstáculo para os transeuntes.

A Rua Portas do Carmo e a Gregório de Mattos possuem semelhanças em sua estrutura. Ambas possuem calçada rebaixada, pavimentação antiderrapante, possuem dimensão da faixa livre adequada, porém há objetos espalhados nas calçadas (quadros, artesanatos, etc), não possuem rampas de acesso e piso podotátil que dificulta o trafegar por estas calçadas. Pessoas sem deficiência e sem dificuldade de locomoção acabam transitando no meio da rua, já que estas ruas não trafegam automóveis, não traz nenhum perigo à estas pessoas. Todavia, aqueles que possuem deficiência ou mobilidade reduzida, ficam sem conseguir transitar nestas calçadas (Figura 34 e 35).



Figura 34 – Transeunte circulando no meio da Rua Portas do Carmo
Fonte – Elaborado pela autora (2016)



Figura 35 – Presença de mercadorias sobre a calçada na Rua Gregório de Mattos
Fonte – Elaborado pela autora (2016)

As ruas Gregório de Mattos e Portas do Carmo dão acesso ao Largo do Terreiro de Jesus, destino final desta análise. O Largo do Terreiro de Jesus possui diversas Igrejas, a Catedral Basílica de Salvador, o Convento e a Igreja do São Francisco, a Igreja da Ordem Terceira de São Francisco e, ainda, a Igreja da Ordem Terceira de São Domingos e a Igreja de São Pedro dos Clérigos.

Quanto à acessibilidade, o Largo do Terreiro de Jesus possui rampas de acesso em alguns pontos que ligam à calçadas sem este elemento ou que possuem, mas o acesso é comprometido pela pavimentação de paralelepípedos. Não possui piso podotátil em nenhum trecho e há presença de pedras de lioz portuguesas, que como já foi abordado anteriormente, causa desconforto à PCR e a sua ausência em determinados trechos pode acarretar em tropeços.

Deste modo, apesar de se passados 3 anos desde a execução do projeto as calçadas encontram-se em ótimo estado de conservação. Apesar da existência de paralelepípedo nas ruas que muitas vezes aumenta de esforço para desviar de obstáculos, principalmente buracos e elevações, pondo em risco tanto a segurança do indivíduo, o ideal é que os pisos das calçadas sejam lisos, porém, antiderrapantes, porém descaracterizaria o local e entra em confronto com o valor testemunhal. Apesar disto, verifica-se que este espaço é visitado por pessoas com deficiência (Figura 36) e torna-se importante o seu melhoramento a fim de propor maior integração destas pessoas ao patrimônio cultural da cidade do Salvador.



Figura 36 – PCR no Largo do Terreiro de Jesus
Fonte – Elaborado pela autora (2016)

4 Resultados

Após analisar as calçadas de todos logradouros que ligam as estações de ônibus ao Centro Histórico de Salvador, tem-se como resultado que apesar das calçadas possuírem acessibilidade ainda pontual ou inexistente em algumas calçadas no trajeto percorrido (Quadro 3), há possibilidade de implantação de rotas acessíveis, uma vez é necessário para esta realização apenas o comprometimento dos órgãos gestores em adequar estes espaços a fim de promover a inclusão social.

Rota	Estação/Logradouros	Acessibilidade
Estação do Metrô/Estação LAPA à Praça Castro Alves	Estação Metrô/LAPA	(+)
	Rua Portões da Piedade;	(-)
	Avenida Sete de Setembro;	(-)
Terminal da Barroquinha à Praça Thomaz Gonzaga	Terminal da Barroquinha	(-)
	Escadaria da Barroquinha	(+)
	Praça Castro Alves;	(-)
	Rua Chile;	(-)
Elevador Lacerda ao Largo do Terreiro de Jesus.	Elevador Lacerda	(+)
	Praça Thomaz Gonzaga;	(+)
	Rua da Misericórdia;	(+/-)
	Praça da Sé;	(+)
Estação Aquidabã ao Largo do Terreiro de Jesus.	Estação Aquidabã	(-)
	Rua Portas do Carmo;	(+/-)
	Rua Gregório de Matos;	(+)
	Largo do Pelourinho	(+)
	Avenida José Joaquim Seabra	(+)
	Largo do Terreiro de Jesus;	(-)

Quadro 3 – Resumo da análise das rotas traçadas

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

5 CONCLUSÃO

O conjunto de ações de intervenção no espaço urbano contribuem para o desenvolvimento da cidade e para uma melhor qualidade de vida de seus habitantes. As alterações do espaço público com o intuito de promover a acessibilidade em vias urbanas garantem o direito de ir e vir de todos, além do direito à cidade.

Quando se trata de espaços protegidos, por se tratar de um patrimônio histórico, é notório entender que esses espaços devem ser contemplados não somente por uma parcela da sociedade, mas por todos. Já que a cultura e a história de uma cidade é um direito de todos os cidadãos.

Adequar cultura, usos e costumes de um dado momento histórico às necessidades à atualidade é o grande desafio que bens culturais que constituem o patrimônio histórico e artístico brasileiro. O direito de ir e vir em espaços comuns é igual para todos, a segurança ao caminhar e se deslocar deve ser garantida com a aplicação de obras públicas de qualidade que ofereçam, a todos, os direitos previstos em lei.

O Projeto Piloto foi um exemplo, no CHS, de que é possível haver uma relação entre acessibilidade e patrimônio, desde haja um respeito tanto pelos monumentos ali inseridos, quanto pela conservação futura destes espaços. Desde modo, acreditamos que havendo políticas de incentivos para esse tipo de alteração no meio, sem que haja um prejuízo na memória destes espaços, se faz necessário a implantação de rotas acessíveis garantindo, deste modo, a acessibilidade para todos.

A elaboração das rotas traçadas, na poligonal estudada, mostrou que há muito trabalho a ser feito, no sentido de promover a elaboração de rotas acessíveis no CHS, mas tem que tornar possível haver uma mudança nos espaços para estes sejam contemplados, adequando-os às demandas da sociedade atual. Deste modo, há necessidade de implantação de rotas acessíveis nas vias estudadas, deste que haja uma quebra de paradigmas entre a relação Preservação do Patrimônio e Acessibilidade. Uma vez que o acesso à cidade é um direito de todos, a implantação de rotas acessíveis é a garantia da inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no espaço urbano, pois propiciá-los transitar por diferentes localidades de forma autônoma, além de garantir o acesso universal.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR-9050: **acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2015.

BAHIA, **Decreto nº 10.039 DE 03 de Julho de 2006**. Regulamenta a Lei nº 8.895, de 16 de dezembro de 2003, que instituiu normas de proteção e estímulo à preservação do patrimônio cultural do Estado da Bahia e criou a Comissão de Espaços Preservados, e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm> Acesso em 18 de Setembro de 2016.

BOMFIM, Juarez Duarte. **Salvador da Bahia estudo geográfico do Centro Histórico e a sua integração sócio-urbana**.

BOMFIM, Juarez Duarte; DA SILVA, Paulo R. Guimarães. **O caso do Parque Histórico do Pelourinho: investigação de originalidade numa ação do Governo local**. Universidade Estadual de Feira de Santana, 1995.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503**, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em 2 de Outubro de 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. **PLAMOB Construindo a cidade Sustentável**. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, 2007.

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei nº 12.587**, de 3 Janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 10 de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Acesso em 19 de julho de 2016.

BRASIL, **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm> Acesso em 30 de Agosto de 2016.

BRASIL, **Lei nº 3.924, de 26 de Julho de 1961**. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1950-1969/L3924.htm> Acesso em 30 de Agosto de 2016.

CAVALCANTE, Marília Moreira. **Acessibilidade Integrada: Proposta de Módulo de Integração para Avaliação, execução e implantação do Desenho Universal**. Tese (Doutorado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, 2012.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Ed. Unesp, 2001.

LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 3ª edição. São Paulo, 1960.

LIRA, Karina Monteiro de. **Acessibilidade urbana nos centros históricos brasileiros: realidade ou utopia?** Faculdade de Arquitetura de UFBA

PELEGRINI, S. C. A. **O patrimônio cultural no discurso e na lei: trajetórias do debate sobre a preservação no Brasil**. Patrimônio e Memória, v. 2, n. 2, 2006

SANT'ANNA, Mércia. **A Recuperação do Centro Histórico de Salvador: origens, sentidos e resultados**. Revista de Urbanismo e Arquitetura, v. 6, n. 1, 2008.

REIS, Lysie. Centros históricos: patrimônio de quem? CAPES, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**. São Paulo: Unidas, 1996.