

MOBILIDADE URBANA:

DIRETRIZES PROJETUAIS PARA UMA ROTA
ACESSIVEL EM RIBEIRA DO POMBAL/BA



2024
LARANJEIRAS/SE
BRUNA SILVA FONSECA COSTA

UFS | DAU

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

**MOBILIDADE URBANA:
DIRETRIZES PROJETUAIS PARA
UMA ROTA ACESSÍVEL EM
RIBEIRA DO POMBAL/BA**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe como requisito para a obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador(a): Prof.(a) Dra. Marília Moreira Cavalcante

LARANJEIRAS

2024

BRUNA SILVA FONSECA COSTA

**MOBILIDADE URBANA: DIRETRIZES PROJETUAIS PARA UMA ROTA ACESSÍVEL EM
RIBEIRA DO POMBAL/BA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado em 25 de outubro e 2024 à seguinte banca examinadora:

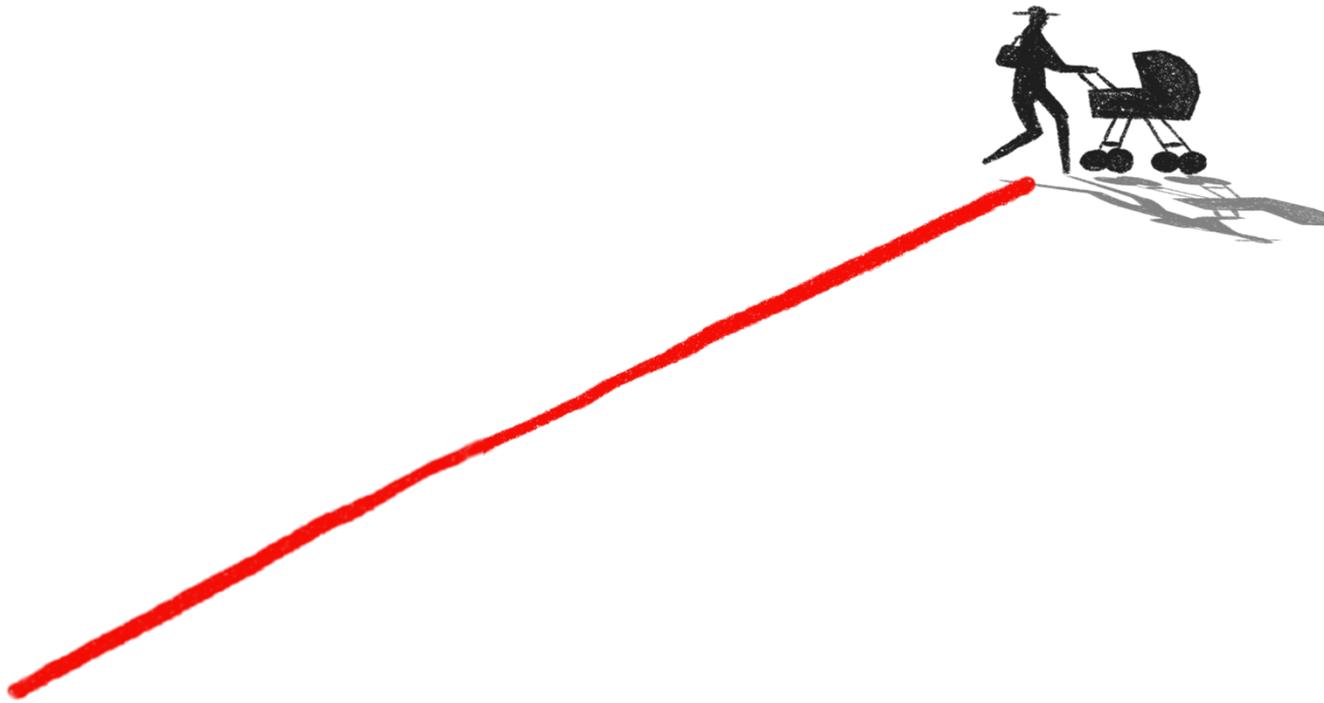
Banca examinadora

Prof.(a) Dra. Marília Moreira Cavalcante (orientadora)
Universidade Federal de Sergipe

Prof.(a) Ma. Samira Fagundes de Souza (avaliadora interno)
Universidade Federal de Sergipe

Prof. Me. Luciano Silva Vasconcelos (avaliador externo)
Instituto Federal de Sergipe

Laranjeiras, 2024



Para os meus pais que acreditaram em mim quando eu duvidei.
E para os meus avós Pedro e Elza (in memoriam) por serem
exemplo de coragem e força.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a DEUS, por sempre estar ao meu lado e ter me dado força para continuar.

Agradeço a minha mãe, Nega, por cada comida mandada prontinha para que não fosse preciso eu me preocupar com alimentação, por ter dado sempre um jeito de continuar lavando e passando minhas roupas, e em especial por todas as vezes que nos meus piores momentos de crises sem nem hesitar largou tudo em Pombal e se deslocou para Aracaju para ficar comigo e me dar apoio. Ao meu pai por nunca ter me deixado faltar nada, por ter me dado qualquer material que estivesse precisando, por todo o mimo e carinho, por estar sempre preocupado com meu bem estar, pelo interesse e orgulho demonstrado em cada trabalho meu, por ter viajado incontáveis vezes apenas para me ver por apenas dois dias e levar minha mãe para Aracaju, em especial por cada ligação efetuada a 6:00 da manhã nos meus piores momentos me acalmando e tranquilizando.

Esse trabalho e a caminhada para chegar até aqui só foi possível porque vocês sempre estiverem ao meu lado e tiverem muito fé em mim, por isso agradeço a vocês agora em conjunto por todo o apoio incondicional, por todo o amor que me foi dado, pelo apoio, pelo incentivo sem fim, por terem me dado forças e acreditado em mim quando eu achei que não conseguiria.

Agradeço a Breno, meu irmão, porque mesmo do seu jeitinho nunca me virou as costas, foi minha companhia durante esses anos finais, pelo colo simbólico me dado nesses últimos anos, por toda a ajuda me dada mesmo quando nem percebeu que estava fazendo isso. Pelos livros que pegou para mim na biblioteca da UNIT.

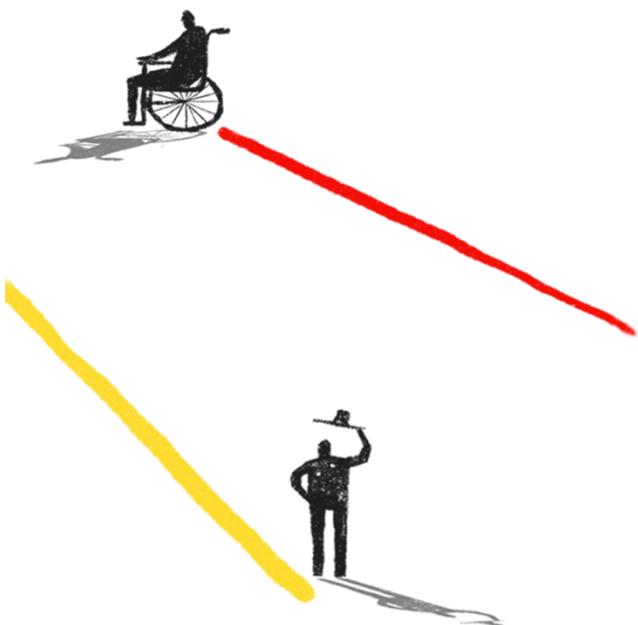
Agradeço a Universidade Federal de Sergipe, pelo ensino superior público. Aos professores que cruzaram o meu caminho e influenciaram minha formação de arquiteto e urbanismo. Marília, minha orientadora, por ter topado me guiar e ter sido solícita desde do começo. Me ajudando a lapidar o tema, me conduzido na melhor direção, por ter visto tanto potencial no trabalho, pelas indicações de materiais bibliográficos, bem como por ter me dado alguns deles. Por cada elogio e palavra amiga dita nas correções e orientações.

A Gustavo, por estar sempre presente, por me ouvir falando por horas sobre assuntos que sequer entendia, pelas infinitas demonstrações de afeto e por todas as vezes que elevou minha confiança e acreditou no meu potencial.

Aos meus amigos que fiz na graduação Angelica, Isadora, Inara, Lucas, Juliana, Victoria, Lazaro, Daniel que estiverem ao meu lado desde o início, sendo amparo nos momentos felizes e tristes, sem vocês para dividir as frustrações, eu não teria chegado até aqui. A Lázaro por ter me ajudado na produção da capa e das contra capa; a Isa pela ajuda nas considerações finais deste trabalho. E em especial a Daniel, que se tornou minha dupla da faculdade para tudo, durante esses anos ter caminhado comigo, compartilhando sentimentos bons e aflições, estando ao meu lado em quase todas as matérias, tornando até os trabalhos individuais em dupla e nessa reta final pelas trocas de opiniões e infinitas ligações.

Agradeço a equipe engenhar, por ter me recebido tão bem desde o início, transformando um estágio de férias em um lar para onde sempre volto, afinal quem é vivo sempre aparece. A todos vocês Mauricio, Pedro, Lucas, Joelson, Kalyne, em especial a Fernanda por ter se tornado uma mentora e amiga; e Sarbélío pelos materiais que me disponibilizou e por ser um exemplo de pessoa e profissional a ser seguido.

Aos meus amigos de sempre, Juliana, Maria Isabela, Mariana, Bruna Andrade, Paulo Victor por sempre ficarem ao meu lado e acreditarem em mim, pelas conversas, pelos momentos de descontração, pelas palavras de carinho, pela atenção e cuidado comigo. A Milca, uma amiga que tenho um laço único mesmo com os tantos quilômetros de distância, e que tem tanto zelo comigo, desempenhando o mesmo papel de maneira singular.



“a acessibilidade não é privilégio do portador de deficiência ou necessidades especiais, é uma maneira de pôr em prática o desenho universal, ou seja, uma cidade boa para todos que nela habitam ou por ela passam.” (FORTUNA, 2009, p. 32). *O conceito de acessibilidade e suas relações com educação e cidadania*

RESUMO

No Brasil 8,9% da população com dois anos ou mais, possuem algum tipo de deficiência, na região nordeste esse número sobe para 11,5%; além disso a população idosa vêm cada dia crescendo mais e atualmente representa 15,8% do total (IBGE, 2022). Apesar do vasto amparo legal, como por exemplo a Constituição Federal de 1988 que assegura direitos igualitário para todos, esse não é o cenário visto nas cidades brasileiras; em especial se tratando do direito a própria cidade. Este trabalho nasce a partir dessa problemática, para isso é produzida uma contextualização acerca do tema acessibilidade, em seguida realizado um diagnóstico da área de estudo seguindo a metodologia MAI que faz uma análise dos indicadores de acessibilidade, por meio de visitas em campo e documentação fotográfica, objetivando pôr fim a criação de diretrizes projetuais para uma rota acessível na cidade de Ribeira do Pombal, Bahia.

Palavras-chave: acessibilidade, meio urbano, pessoa com deficiência, via.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Os sete princípios do desenho universal	35
Figura 2: "O homem de Vitruvio" à esquerda e "O modulator" a direita.....	36
Figura 3: Linha do tempo síntese.....	39
Figura 4: Igreja Matriz de Santa Tereza no século XX (Matriz velha).....	44
Figura 5: Prefeitura municipal no século XX	44
Figura 6: Câmara municipal atualmente.....	44
Figura 7: Banco do Brasil no século XX.....	45
Figura 8: Banco do Brasil atualmente	45
Figura 9: Mapa dos territórios de identidade da Bahia	46
Figura 10: Mapa do território de identidade Semiárido do Nordeste II.....	47
Figura 11: Localização dos povoados em relação a sede urbana	48
Figura 12: Limite urbano de Ribeira do Pombal com demarcação da poligonal.....	49
Figura 13: Poligonal total aproximada.....	50
Figura 14: Poligonal piloto aproximada.....	51
Figura 15: Obelisco na praça Getúlio Vargas	52
Figura 16: Praça Getúlio Vargas com o solário dos Brito ao fundo	53
Figura 17 - Nomeação das ruas da PIF	59
Figura 18: Mapa dos trechos das ruas	62
Figura 19: Calçadas do trecho 01 da Av. Oliveira Brito	63
Figura 20: Trecho 01 da Av. Oliveira Brito	64
Figura 21: Calçadas do trecho 02 da Av. Oliveira Brito.....	64
Figura 22: Trecho 03 da Av. Oliveira Brito.....	65
Figura 23: Calçadas na rua Manuel Américo Passos	66
Figura 24: Calçada da rua estacionamento	67
Figura 25: Perspectiva geral da calçada da rua João Lourenço	67
Figura 26: Calçadas rua Praça Getúlio Vargas.....	68
Figura 27: Calçada rua Praça Getúlio Vargas.....	68
Figura 28: Calçadas da Avenida Santa Tereza.....	69

Figura 29: Trecho 01 da rua Pierra A. Rodrigues.....	70
Figura 30: Calçada do trecho 02 da rua Pierra A. Rodrigues.....	71
Figura 31: Calçadas do trecho 01 rua Manuel F. da Cruz	72
Figura 32: Perspectiva geral trecho 02 da rua Manuel F. da Cruz	73
Figura 33: Calçadas trecho 02 da rua Manuel F. da Cruz.....	73
Figura 34: Calçadas trecho 01 da Rua Castro Alves	74
Figura 35: Calçadas trecho 02 da Rua Castro Alves	75
Figura 36: Calçadas da rua Santa Cruz.....	76
Figura 37: Calçadas da rua Santa Cruz	77
Figura 38: Calçadas avenida Evência Brito.....	78
Figura 39: Processo de ampliação da calçada e realocação do meio fio e da sarjeta	81
Figura 40: Calçada rebaixada em esquina.....	81
Figura 41: Calçadas rebaixadas.....	78
Figura 42: Aplicação do concreto ciclópico na pavimentação	82
Figura 43: "Escarampa".....	83
Figura 44: Passarela antes da requalificação.....	83
Figura 45: Passarela depois da requalificação.....	83
Figura 46: Zona 30 em Zirndorf, interior da Alemanha	86
Figura 47: Mapa com demarcação das ruas do perfil 01.....	89
Figura 48: Ilustração do perfil 01	90
Figura 49: Mapa com demarcação das ruas do perfil 02.....	91
Figura 50: Ilustração do perfil 02	92
Figura 51: Cenário urbano em rua do perfil 02.....	93
Figura 52: Mapa com demarcação das ruas do perfil 03.....	93
Figura 53: Ilustração do perfil 03.....	95
Figura 54: Mapa com demarcação das ruas do perfil 04	95
Figura 55: Vista geral em frente da estação de transbordo.....	96
Figura 56: Vista da rua com gabarito maior.....	97
Figura 57: Vista da rua com gabarito menor	97
Figura 58: Ilustração do perfil 04 — tipo 01	98
Figura 59: Ilustração do perfil 04 — tipo 02.....	98

Figura 60: Atual fluxo de veículos.....	99
Figura 61: Mapa síntese geral.....	100

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Aspectos qualitativos das vias	60
Tabela 2 - Condições de acessibilidades nas calçadas.....	61

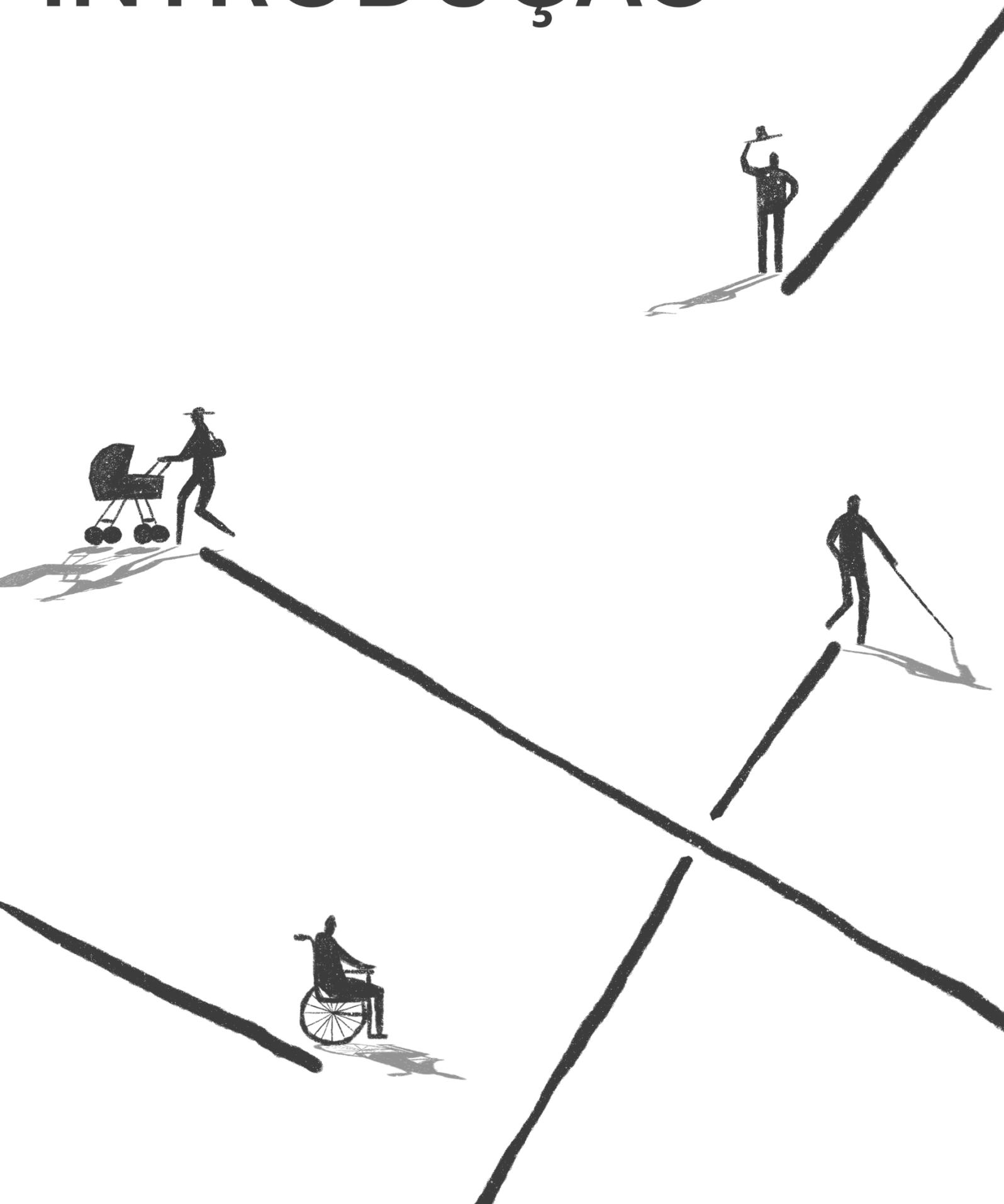
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANC	Assembleia Geral Constituinte
CF	Constituição Federal
CORDE	Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
CDPD	Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência
IBGE	Instituição Brasileiro de Geografia e Estatística
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
LBI	Lei Brasileira de Inclusão
MAI	Módulo de Acessibilidade Integrada
NBR	Norma Técnica Brasileira
ONU	Organização das Nações Unidas
PIF	Poligonal de Intervenção Física
PCD	Pessoa com Deficiência
PF	Ponto Facultativo
SUDEF	Superintendência dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SUDEF)
Z30	Zona 30

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
1 ACESSIBILIDADE	22
1.1 UM POUCO DA HISTÓRIA	22
1.2 LEGISLAÇÕES E AS CONQUISTAS DE DIREITOS	24
1.2.1 AS VARIADAS TERMINOLOGIAS	31
1.2.2 ABNT NBR 9050	33
1.2.3 ALGUNS CONCEITOS	34
1.3 CONQUISTAS RECENTES E ACESSIBILIDADE NO DIREITO A CIDADE.....	37
2 O ESTUDO DE CASO	43
2.1 CONTEXTUALIZADO RIBEIRA DO POMBAL	43
2.2 A POLIGONAL DE ESTUDO	49
2.3 A METODOLOGIA MAI: MODULO DE ACESSIBILIDADE INTEGRADA...	54
3 O DIAGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE	58
3.1 INDICADORES E RESULTADOS.....	58
3.2 EXPERIÊNCIAS SIMILARES	79
3.2.1 PROJETO PILOTO DE ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRIO DE SALVADOR	79
4 DIRETRIZES DA ROTA ACESSÍVEL NA PIF 1	86
4.1 O CONCEITO DE UMA ZONA 30.....	86
4.2 DIRETRIZES GERAIS	88
4.3 DIRETRIZES ESPECIFICAS POR PERFIL.....	89
CONSIDERAÇÕES FINAIS	102
REFERENCIAS	107

INTRODUÇÃO



Nos primeiros períodos da graduação tive aulas que explicaram como as cores dos ambientes geram sentimentos e sensações diferentes nas pessoas, ou seja, a simples mudança da cor das paredes de uma sala pode ajudar a acalmar uma pessoa e que é possível tirar proveito disso nas construções dos espaços. A partir disso cultivei a ideia de realizar um possível TCC sobre o uso das cores em escolas e os impactos nas crianças neuro divergentes, esta ideia não amadureceu. Entretanto gosto de imaginar que foi por meio desse momento que comecei a buscar um novo olhar sobre os padrões impostos pela sociedade e reflexões sobre os parâmetros humanos utilizados para a produção dos espaços urbanos utilizados para a produção dos espaços urbanos.

A ideia sobre esse trabalho começou a ser idealizado no meio da graduação, os ensinamentos advindos da acadêmica fizeram que com o meu olhar para a cidade e para a locomoção por esta, em especial para os pedestres despertasse interesse acerca da acessibilidade. Devido a isso, comecei a observar como uma simples caminhada pelas calçadas da cidade não era tão simples para minha avó Nilza, e que quando saio com meus primos pequenos para o centro da cidade a solução mais rápida e em alguns casos a opção mais segura, era colocá-los no colo devido as mais diversas barreiras que existem nas calçadas. A normalização destes obstáculos no dia a dia é tal que não nos enxergamos mais.

A escolha da cidade Ribeira do Pombal, ou simplesmente Pombal, que é como os locais se referem a ela, era uma decisão praticamente tomada desde o início do curso, todos que cruzaram minha trajetória acadêmica sabem do meu amor por ela. Mudei de cidade e estado para ingressar no ensino superior, eu precisei de sair de Pombal, mas sempre voltando e fortalecendo os laços de uma vida inteira na cidade que fui criada. Tenho em mente que mesmo antes de saber qual seria o tema desse trabalho de conclusão de curso, antes de definir que acabaria realizando uma pesquisa sobre urbanismo, urbano esse que sempre me esquiviei durante a minha trajetória como discente de arquitetura e urbanismo, a cidade seria ela independente de qual fosse o tema. Para quem me acompanhou ou cruzou meu caminho durante esses anos essa escolha não é nenhuma surpresa.

É assim que o presente trabalho nasce, devido as percepções em experiências acadêmicas e pessoais sobre os efeitos excludentes resultados da falta de acessibilidade nos mais diversos setores da vida cotidiana. Tendo como objetivo produzir diretrizes projetuais para

uma rota acessível no centro de Ribeira do Pombal, é preciso antes compreender os conceitos de acessibilidade, mobilidade urbana, direito a cidade, desenho universal; além de entender e avaliar as condições atuais da cidade que será o objeto de estudo.

Ao longo da história, as pessoas com deficiência eram tratadas em sua maioria no âmbito do assistencialismo, o conceito de acessibilidade advém de um passado recente e visa promover as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, o acesso seguro e autônomo dessas a todos os locais, serviços e equipamentos. A luta social e política da população PCD resultou em várias conquistas de direitos, e de mudanças na sociedade.

Devido a segunda guerra mundial, evento que aumentou a quantidade de pessoas com deficiência; o surgimento do conceito de desenho universal e o movimento de luta das pessoas com deficiência foram importantes para entender e aplicar a acessibilidade arquitetônica nos projetos e obras (Castro, 2022). Ao longo da história o homem foi modificando os ambientes para facilitar a sua vivência neles; a cidade e suas edificações estiverem sempre sujeitas às transformações deste processo. Entretanto o fato de as pessoas com deficiência durante a história terem sido isoladas do convívio social, resultou em espaços que não são preparados para receber esse grupo de maneira igualitária com as pessoas sem deficiência.

Entretanto, mesmo com o avanço na garantia de direitos, as cidades que tiveram a sua urbanização na maioria dos casos pensada sobre uma lógica rodoviarista que prioriza a acomodação do tráfego os veículos motorizados, acabou mitigando a locomoção peatonal.

Segundo Jan Gehl (2013) essa forma de produção dos espaços ameaçam o pedestrianismo como forma de locomoção, a fim de gerar cidades democráticas e abertas a todos é preciso que os arquitetos e urbanistas fortaleçam as áreas de pedestres na política urbana, o autor resume a realidade urbana em: *“é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratadas”* (Gehl, 2013, pag. 03)

A necessidade de que todas as pessoas independentemente da sua condição física, sendo ela temporária ou permanente, possam acessar a cidade, os espaços e os equipamentos de uso público e coletivo é o principal fator estimulante. Os projetos arquitetônicos e urbanísticos devem ser produzidos em concordância com os princípios do desenho universal, tratando as questões de acessibilidade de maneira integrada, percebendo que o meio é uma variável de extrema relevância na inclusão de todas as pessoas nas cidades.

No primeiro capítulo foi realizado levantamento bibliográfico, a fim de explicar a trajetória das pessoas com deficiência e suas conquistas. É abordado o estigma e o tratamento que muitas das vezes foi dado a essas pessoas durante a história da humanidade; as mudanças advindas das lutas, acontecimentos e movimentos sociais. Podemos citar como exemplo o abandono do modelo médico que buscava sempre tratar a pessoa, com foco apenas na deficiência em detrimento da pessoa. Este modelo médico deu lugar ao modelo social que rompe com esse paradigma e começa a enxergar que o meio precisa se adequar para proporcionar igualdade de oportunidades a todos.

Este modelo social foi se consolidando como conquista de direitos; ao longo do tempo surgiram várias leis e normas direcionadas aos direitos da pessoa com deficiência; o movimento político das pessoas com deficiência impactou decisivamente na construção da Constituição Federal de 1988. Além disso urge destacar importância da convenção da ONU de 2009, como emenda constitucional. além de assegurar várias conquistas, a partir desta convenção passou-se a utilizar o termo pessoa com deficiência: reconhecendo em primeiro lugar a pessoa, com todos os seus direitos, mas também a sua deficiência como atributo inerente a ela. a terminologia “pessoa com deficiência” muda a forma e a inserção da pessoa na sociedade. Em resumo o capítulo um inicia com um breve contexto histórico acerca da pessoa com deficiência nas sociedades, em prosseguimento a abordagem volta-se para a legislação brasileira chegando à relação intrínseca entre a acessibilidade e o próprio direito à cidade.

O segundo capítulo pode ser explicado em duas partes, primeiro vai abordar o objeto de estudo, por meio de uma contextualização do município de Ribeira do Pombal, de forma histórica apresentando a cidade para o leitor, como ela surgiu e como se deu o seu desenvolvimento urbano, bem como o contexto geográfico, situando a cidade em nível territorial. Em seguida é apresentada a **Poligonal de Intervenção Física (PIF)** na área centro do município, e explicando quais foram e os critérios seguidos para a definição da **PIF**.

A cidade foi escolhida devido ao vínculo afetivo relatado anteriormente, este vínculo proporcionou perceber e/ou observar a qualidade da locomoção peatonal, e os impactos excludentes que a falta de acessibilidade gera. Vale ressaltar que Ribeira do Pombal é uma cidade atualmente com mais 50 mil habitantes, que não possui plano diretor. Isso contraria o estatuto das cidade, que determina que toda cidade com população superior a 20 mil habitantes deve possuir plano diretor, a realidade pombalense se estende a muitos outros municípios brasileiros.

Na segunda parte do capítulo dois as condições de acessibilidade da PIF serão analisadas a partir da metodologia MAI (modulo de acessibilidade integrada). Esta metodologia propõe indicadores de acessibilidade como parâmetros base, e integra o conceito de *rota acessível* em conjunto com os aspectos relacionados à acessibilidade em edificações, meio urbano, no transporte, na comunicação e informação (Cavalcante, 2012). A MAI é uma metodologia já existente, proposta pela arquiteta Marília Cavalcante em seu trabalho de doutorado.

No capítulo três é realizado o diagnóstico das condições atuais de acessibilidade da poligonal de intervenção física por meio da MAI. Inicialmente, é feita uma verificação qualitativa das variáveis de acessibilidade nas ruas que compõem a área, tendo como produto uma tabela síntese geral; posteriormente é realizado uma análise mais detalhada, onde é apontado os problemas e mostrando a partir de fotos.

Num segundo momento, ainda no capítulo três é apresentada o projeto piloto de acessibilidade no centro histórico de Salvador, com a intenção de exemplificar experiências similares onde foram realizadas intervenções para garantir o acesso universal, pleno e seguro em espaços já consolidados, que a urbanização já ocorreu a um tempo.

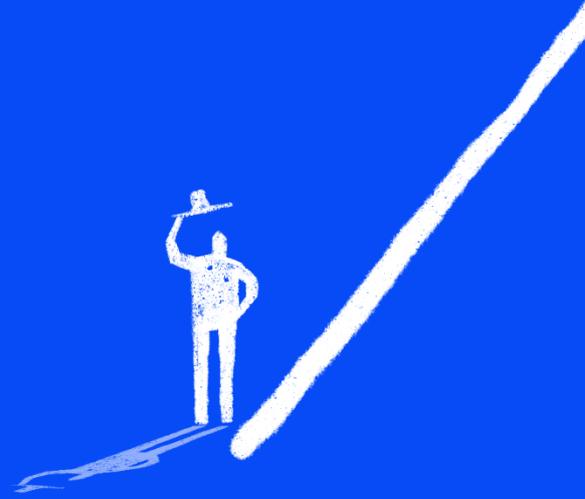
O quarto e último capítulo trata acerca das diretrizes projetuais para a rota piloto de Ribeira do Pombal; este é aberto de maneira que apresenta e explica o conceito de zona 30. Logo em seguida parte para as diretrizes em si, esse tópico está dividido em duas partes sendo elas as diretrizes gerais e posteriormente as ruas da poligonal foram analisadas e formados perfis que divide as ruas em grupos, haja visto a impossibilidade de definir diretrizes por cada lote ou rua, não só por causa do tempo disponível para elaboração deste trabalho, mas também por questões práticas numa implementação projetual.

Depois da primeira parte, onde as diretrizes são tópicos que devem ser atendidos pela totalidade da poligonal. A segunda parte trata das diretrizes específicas por perfil, explica-se que a semelhança entre as características das vias e quais foram outros os critérios empregadas na definição dos perfis. Foram definidos quatro perfis e para cada um deles foram estabelecidas diretrizes projetuais específicas; corresponde a cada perfil há uma proposta esquemática a ser usada como norte num futuro projeto de adequação. O desenho esquemático foi elaborado com o software sketchup.

Com a elaboração do presente trabalho espera-se destacar a importância a problemática da garantia do acesso as cidades, procurando proporcionar visibilidade as discussões sobre

acessibilidade e mobilidade urbana, bem como os conceitos que são agregados a ambas; entendendo que a acessibilidade plena diz respeito a todos, em especial as pessoas com deficiência e as com mobilidade reduzida. Este último grupo engloba: mulheres grávidas, crianças pequenas, pessoas com deficiência temporária, pessoas idosas etc; buscar dar conhecimento que todos durante a vida estão sujeitos a fazerem uso dos recursos da acessibilidade. Além de buscar contribuir no campo científico a nível empírico que é possível atuar em espaços já consolidados para torná-los acessíveis

1.0



ACESSIBILIDADE

1.1 UM POUCO DA HISTÓRIA

Durante a história da humanidade as pessoas com deficiência (PCD) foram muitas vezes rejeitadas, abandonadas; o tratamento recebido por essas variava entre ódio e adoração; mas pode-se afirmar que a igualdade no tratamento social em comparação com as pessoas sem deficiência era rara, ou majoritariamente inexistente. Na antiguidade romana e grega, onde o que se valorizava era a força física os pais de crianças que nasciam com deformidades físicas tinham permissão para eliminá-las ou abandoná-las a própria sorte.

Avançando mais no tempo e trazendo para um contexto nacional, no Brasil colônia essa minoria era confinada pelas famílias no interior das residências, e em alguns casos eram recolhidas em Santas Casas ou em prisões. (SNDH, 2012). Segundo Cambiaghi (2007), o foco nas ciências naturais como medicina, física, química e bem como o aumento do desenvolvimento tecnológico na chamada idade moderna e no renascimento ocasionou essa mudança de perspectiva

No Brasil império, a institucionalização passa a ser o sistema que vigora no país, onde a maioria das pessoas com deficiência começa a morar em instituições residenciais e/ou em escolas especiais, vivendo encarceradas nessas e sendo retiradas do convívio em sociedade, tornando-as assim incapazes de praticar a sua cidadania. (Sonza *et al*, 2013) Além deste processo, o número de barreiras arquitetônicas e da falta de elementos de acessibilidade dificulta a vivência das pessoas sem deficiência nas cidades, excluindo ainda mais as pessoas com deficiência de poder vivenciar a cidade.

No cenário pós-guerras, onde o número de pessoas com deficiência tem um aumento significativo, surge a Declaração Universal dos Direitos Humanos, elaborada e publicada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1948, e determina em seu artigo primeiro que “Todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e em direitos” e no segundo artigo que:

“Todos os seres humanos podem invocar os direitos e as liberdades proclamados na presente Declaração, sem distinção alguma, nomeadamente de raça, de cor, de sexo, de língua, de religião, de opinião política ou outra, de origem nacional ou social, de fortuna, de nascimento ou de qualquer outra situação” (ONU, 1948).

A partir da década de 50, a institucionalização começa ser questionada, e na década seguinte passa a ser discutida a ideia de normalização, esse conceito buscava tratar a pessoa com deficiência e assim proporcionar a elas formas de introduzi-la na sociedade, para isso apoiava-se na medicina e na psicologia. Este ficou conhecido como modelo médico. (Sonza *et al*, 2013)

Ainda segundo os autores, era ofertado “atendimento formal e sistematizado, como escolas especiais, entidades assistenciais e centros de reabilitação para as pessoas com deficiência” (Sonza *et al*, 2013, pag. 13), buscando assim a integração da pessoa com deficiência. É somente na década de 80 que inicia o processo de tomada de consciência de que não é a pessoa com deficiência que deve se adequar e começa-se a entender a necessidade da sociedade e os espaços tornarem-se acessíveis, promovendo assim a inclusão; esse movimento é chamado de modelo social. (Sonza *et al*, 2013).

É a urgência na afirmação dos direitos humanos que a integração das pessoas com deficiência nas suas comunidades passa a ser uma preocupação dos defensores dos direitos humanos. A Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948 faz brotar as primeiras críticas ao modelo vigente que isolava as pessoas com deficiência. (Lopes, 2009)

O modelo social vem para modificar a visão da sociedade acerca da pessoa com deficiência, defendendo que as limitações enfrentadas por elas advêm das interações entre as pessoas e o seu entorno, mostrando ser necessário olhar para estrutura social que não se mostra capaz de abraçar a heterogeneidade dos indivíduos. (Mello, 2009) Esse déficit observado é resultado de uma sociedade em que a produção dos espaços e produtos são pensados e idealizados para usuários padrões idealizados, que não representam a diversidade humana.

Segundo Lopes (2009) é nos anos 60 que o modelo social nasce, denunciando a opressão que a pessoa com deficiência sofria na estrutura social vigente, aonde o modelo médico prevalecia, neste apenas a deficiência era vista, o intuito eram tratamentos que buscavam maneiras de fazer as pessoas com deficiência se adaptarem a viver na sociedade e nas cidades despreparadas, ou seja, focando somente na reabilitação e\ou no tratamento delas; o novo modelo não deixa de reconhecer o corpo com lesão. Porém passa enxergar a pessoa, o ser humano, antes de olhar a deficiência, tendo como o próprio nome já diz uma visão mais social, e entendendo que o meio físico é quem precisa ser capaz de receber a diversidade dos usuários.

Esse modelo traz a pessoa com deficiência como sujeito com direitos e deveres, que podem e devem realizar suas escolhas sem interferência familiar ou institucional. Em resumo o modelo social defende que a pessoa com deficiência deve viver de maneira independente, segura e autônoma, tal qual a pessoa sem deficiência vive; rompendo assim com a opressão que existia por meio da medicalização da deficiência. (Mello, 2009)

1.2 **LEGISLAÇÕES E AS CONQUISTAS DE DIREITOS**

A Constituição Federal (CF) de 1988 é promulgada após grande expectativa da nova constituinte após a ditadura militar brasileira gerou uma comoção e mobilização social, que resultou na Assembleia Nacional Constituinte (ANC), tendo um grande significado para a democracia no Brasil, e sendo uma importante conquista para o movimento das pessoas com deficiência, porque adere ao modelo social da deficiência e outros pontos que serão abordadas a seguir. (Lanna Junior, 2010)

A nossa carta magna atual que teve seu texto final aprovado em 1988, foi apelida de “Constituição cidadã”, adjetivo advindo da elaboração dela que contou com o inédito processo da ativa participação popular. O desenvolvimento do seu conteúdo foi baseado e iniciado nos trabalhos realizados pelas 24 subcomissões das oito comissões temáticas, dentre as atividades desenvolvidas pelas subcomissões foram a realização das audiências públicas no intuito de ouvir a população, ocorreram mais 200 audiências públicas. (Lanna Junior, 2010)

Lanna Junior (2010), explica que o movimento das pessoas com deficiência começa a se articular antes da ANC, “em 1986, por meio do ciclo de encontros “A Constituinte e os Portadores de Deficiência”, realizado em várias capitais brasileiras pelo Ministério da Cultura entre 1986 e 1987.” (Lanna Junior, 2010, pag. 63). O autor completa que as problemáticas relacionadas às pessoas com deficiência foram discutidas com mais foco em pelo menos três audiências públicas; e entre as reivindicações era a consolidação da autonomia delas e igualdade de direitos.

Esse processo anterior a ANC foi eficiente para que o movimento conseguisse alcançar o que buscava; a exclusão do capítulo “Tutelas Especiais”, presente no anteprojeto da CF de 1988 e a incorporação dos dispositivos e direito da população PCD atravessando todo o texto constitucional. Garantindo assim pelo menos no âmbito legal o princípio da inclusão e a garantia do pleno exercício da cidadania de todos. (Lanna Junior, 2010)

Como já citado, a problemática da acessibilidade passou a ser discutida num passado recente, cerca de 60 anos atrás; até então a população PCD era tratada no âmbito do assistencialismo, o modelo médico ditava as “regras” e esse e via primeiro a deficiência, enxergava nelas tão somente um paciente, buscando formas de possibilitar a vida em sociedade.

Em resumo, o modelo social rompe com este paradigma, ao passo que define que, as dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência no viver em sociedade, está antes de tudo na própria sociedade, que a chave para a mudança está ao passo que a pessoa com deficiência, passa a ser vista como uma pessoa antes de qualquer coisa, logo possui direitos, como qualquer outra pessoa, sem nenhum tipo de discriminação.

É no contexto após segunda guerra mundial, na metade do século XX, já falado antes, onde surge a Organização das Nações Unidas (ONU), e a sua Declaração Universal dos Direitos Humanos nela há concretização “de direitos inerentes a todo e qualquer ser humano, independentemente de sua nacionalidade, sexo, idade, raça, credo ou condição pessoal e social.” (Lopes, 2009, pag. 34).

Ainda no mesmo cenário buscando atender a população carente de modo geral e as pessoas com deficiência, em especial as vítimas e o mutilados de guerra, tem-se uma eclosão de programas e políticas assistencialistas; tanto no nível de políticas nacionais, em especial em países europeus que foram os principais afetados pela guerra; essa eclosão se entende no contexto internacional. (Pereira e Saraiva, 2017).

Vale acrescentar que ao retornam para suas casas, “as pessoas mutiladas pela guerra, (...) exigiram serviços de reabilitação, infraestrutura e acessibilidade das cidades para sua reintegração” (Lopes, 2009, pag. 34). A autora completa falando que ainda de forma genérica a Convenção nº 11, datada de 1958, sobre a “Discriminação em Matéria de Emprego e Profissão”, caracteriza a discriminação e traz proteção dos direitos das pessoas com deficiência.

De acordo com Silva (1987), houve pouca eficácia apesar dos esforços internacionais voltados para a problemática da pessoa com deficiência; é nessa conjuntura mundial do pós-guerras que no ano de 1971 a ONU aprova a Declaração dos Direitos das Pessoas com Retardo Mental. Posteriormente em 1975, é aprovada a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes; em dezembro do ano seguinte a Resolução 31/123, proclama o ano de 1981 como o Ano Internacional para as Pessoas Deficientes.

Silva explica a intenção dos “Anos Internacionais” em:

“Que a comunidade internacional tome conhecimento da existência de um certo problema que afeta segmentos da população, procurando soluções através de consultas internacionais, ação conjunta e cooperação” (Silva, 1987, p. 231).

Ou seja, com o ano internacional buscava-se conscientizar a sociedade mundial acerca de problemáticas envolvendo temas que abarcam parcelas da população. E para saná-los deve haver ações que envolvam os diversos âmbitos da sociedade, entre eles a própria sociedade civil, ações governamentais nos países, mobilização internacional; esses agindo sempre em parceria afim de gerar resultados.

No âmbito legal, desde a década de 80 até a atualidade houve significativa obtenção de conquista, que resultou em transformações na vida das pessoas com deficiência. Por tanto, ainda que muitas destas pessoas continuem vivendo excluídas da vida em sociedade, é nítido o início da construção de um marco legal, transformando os direitos em uma realidade e abandonando a assistência caritativa que dominava a sociedade. (Cavalcante, 2012)

Ainda é preciso muito trabalho para que as legislações vigentes sejam devidamente cumpridas. Mesmo os avanços sendo inegáveis, existe um longo caminho de luta a ser percorrido até que a legislação brasileira se torne efetiva na conquista do direito à cidade (Cavalcante, 2012). Nesse capítulo, será feito um panorama histórico sobre a legislação brasileira nos aspectos relacionados à acessibilidade universal.

Segundo Araújo (2011), no Brasil é apenas no final da década de 60, que se tem a notícia de alguma proteção que fala da pessoa com deficiência, a Emenda constitucional nº 1, 1969; e posteriormente a Emenda constitucional nº 72, 1978, que fala exclusivamente da pessoa com deficiência, no seu artigo único define:

“ É assegurado aos deficientes a melhoria de sua condição social e econômica especialmente mediante: I - educação especial e gratuita; II - assistência, reabilitação e reinserção na vida econômica e social do País; III - proibição de discriminação, inclusive quanto à admissão ao trabalho ou ao serviço público e a salários; IV - possibilidade de acesso a edifícios e logradouros públicos.” (Brasil, 1978)

Essa legislação é de relevância por abordar particularmente a problemática da pessoa com deficiência, coisa que até então não havia sido feito. Entretanto o texto trata do tema de maneira superficial, não especifica de que forma haverá a educação especial e gratuito; nem sobre como funcionará as ações estabelecidas no seu segundo e terceiro inciso; além de não explicar como deve ser essa possibilidade de acesso citada inciso quarto.

Assim sendo, apesar de já haver menção as normas de proteção a pessoa com deficiência na Constituição de 1969, é na nossa Carta Magna de 1988, que já foi abordada anteriormente, onde o princípio da integração social da pessoa com deficiência passa a ser adotado, ou seja, adesão ao modelo social, deixando para traz o modelo médico e/ou assistencialista que vigorava até então. (Costa, 2007)

Como já foi anteriormente falado, o movimento das pessoas com deficiência já havia se organizado politicamente no início dos anos 80, e devido a esse processo conseguiu obter importantes conquistas no tocante aos direitos da população PCD na ANC e conseqüentemente na própria Constituição Federal de 1988. Foi devido a esforços individuais e coletivos da militância dessa minoria que já lutava por direitos a muitos anos

Essa está em vigor até os dias atuais, e no decorrer do seu corpo, é presente textos específicos voltado a essa minoria. Apesar de só dispor explicitamente sobre a pessoa com deficiência, no capítulo dois, artigo sétimo em que proíbe a distinção na admissão e salarial para os trabalhadores com deficiência; a nossa constituição carrega um importante avanço na conquista da garantia dos direitos, já no seu artigo 5º do primeiro capítulo, onde dispõe:

“Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes” (Brasil, 1988)

Apesar de ser bem explícito e explicativo acerca da igualdade que deve existir entre todos os habitantes do país dentro de quaisquer âmbitos, o nosso artigo 5º não se transforma em ações efetivas, e no tocante ao dia a dia pouca mudança pode ser observada. Assim vão surgindo legislações destinadas a pessoa com deficiência, porque apesar de possuir o direito de ir e vir garantido, a população PCD, as pessoas idosas, as pessoas com mobilidade reduzida não vê mudanças reais; porque esses direitos não são convertidos em práticas sociais.

Assim sendo, devido a esse modo de agir da sociedade, que começam a surgir leis específicas buscando incluir essa minoria, e garantir a efetiva garantia dos direitos, e conseqüentemente a participação delas na vivência das cidades. A fim de consumir esses direitos por meio de acessibilidades dos espaços,

Segundo Araujo (2015), após a constituição de 88 a primeira iniciativa legal foi a Lei 7.853/89.

“apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências.”
(Brasil, 1989)

A referida lei determina que o censo demográfico de 1990 e os censos posteriores deveram contar com informações pertinentes a problemática da pessoa com deficiência e trazer números atualizados da quantidade de pessoas com deficiência no país; além de determinar quais serão as competências da Corde, entre elas coordenar ações e medidas que se referiam as pessoas com deficiência e elaborar planos, programas e projetos subsumidos na Política Nacional para a Integração de Pessoa Portadora de Deficiência. (Brasil, 1989)

Depois de ter sido criada pelo governo de José Sarney no ano 1986, a Corde transitou entre várias secretárias e ministérios; somente em 2009 durante a gestão de Lula por meio do decreto nº 6.980 ela é transformada em subsecretária de nacional de promoção dos direitos da pessoa com deficiência. No ano seguinte, com o decreto 7.256, ela deixa de ser subsecretária e passa a ser a secretária de nacional de promoção dos direitos da pessoa com deficiência, um órgão da secretária nacional de direitos humanos da presidência da república (SDH/PR), com a elevação de CORDE a secretária, a sua estrutura aumenta, tendo mais poder de articulação, alcance, interlocução. (Lanna Junior, 2010)

Araujo (2015) completa que o Decreto 3.298/1999 que regulamenta a Lei 7.853/89 e “dispõe sobre a Política Nacional para a integração da pessoa portadora de deficiência, consolida normas de proteção, e dá outras providências” (Brasil, 1999), aborda os diversos pontos do assunto e engloba a garantia do exercício pleno dos direitos básicos, entre eles a edificação pública.

O capítulo III do decreto citado no parágrafo acima, fala sobre os princípios e conta com 3 incisos, o primeiro sobre a união do Estado e da sociedade civil para a integração das pessoas com deficiência; no segundo inciso dispõe sobre ferramentas legais para assegurar o pleno exercício de seus direitos básicos, e por fim no inciso terceiro estabelece o respeito a PCD e a obrigação de receber igualdade de oportunidades. (Brasil, 1999). Entretanto caso não se possibilite e/ou permita a o acesso e a permanência da pessoa com deficiência nos mesmos espaços que as demais pessoas, a integração social acaba condenada ao fracasso. (Araujo, 2015)

A Lei 7.853/89 e o Decreto 3.298/99 tangencia o assunto da acessibilidade física ao falar sobre a eliminação de barreiras e o acesso nos estabelecimentos de ensino e de saúde, e ao estabelecer a integração social das pessoas com deficiência. No ano 2000 surge a Lei 10.098 que inova ao dispor especificamente sobre a promoção da acessibilidade as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. (Araujo, 2015). A sua ementa já traz um breve resumo:

“Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.” (Brasil, 2000)

A lei 10.098, foi batizada de lei da acessibilidade, como a sua ementa trás, são estabelecidos critérios básicos e normas gerais, para garantir a acessibilidade não somente a pessoa com deficiência, mas também as pessoas com mobilidade reduzida, vale pontuar que a inserção desse segundo grupo faz com que se entenda que garantir a acessibilidade, é uma iniciativa que abrange outros grupos da sociedade.

Está se divide em dez capítulos, sendo eles respectivamente começando do primeiro: disposições gerais; dos elementos da urbanização; do desenho e da localização do mobiliário urbano; da acessibilidade nos edifícios de uso público ou coletivo; da acessibilidade nos veículos de transporte coletivo; da acessibilidade no sistema de comunicação e sinalização; disposições sobre ajudas técnicas; das medidas de fomento à eliminação de barreiras e por último as disposições finais.

No seu primeiro artigo, é explicado que para promover a acessibilidade, deve haver a supressão de barreiras e de obstáculos nos espaços; ainda no capítulo um a lei traz a definição de dois conceitos importantes, o conceito de acessibilidade e o de barreiras, trazendo também como são as classificadas as barreiras, estando abaixo transcritos:

“ I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - barreiras: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:

a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;

b) barreiras arquitetônicas: as existentes nos edifícios públicos e privados;

c) barreiras nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transportes;

d) barreiras nas comunicações e na informação: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação; “(Brasil, 2000)

O capítulo dois aborda sobre os elementos da urbanização, estabelecendo que o planejamento de quaisquer que sejam os itens presentes, sendo eles calçadas, vias públicas, praças, jardins, espaços livres, e entre outros que sejam públicos devem ser concebidos de maneira que sejam acessíveis, os mobiliários e equipamentos urbanos também devem seguir a mesma regra. Além de estabelecer a obrigatoriedade da presença de banheiros públicos e vagas para estacionamento acessíveis. (Brasil, 2000)

No ano seguinte, o decreto 3956/01 promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência, está aconteceu em 1999 na Guatemala; este fortalece as premissas já estabelecidas na lei 10.098/00. E traz a definição dos termos “deficiência” e “discriminação contra as pessoas com deficiência”, em resumo a convenção objetiva-se a “prevenir e eliminar todas as formas de discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência e propiciar a sua plena integração à sociedade”. (Brasil, 2001)

Em dezembro de 2004, o decreto 5296 regulamenta a lei 10.098, dá outras providências e estabelece prazos para os espaços cumprirem as normas de acessibilidade, ele também define os termos acessibilidade e barreiras, e com isso observar- que para garantir o primeiro o segundo deve ser eliminado, ele ainda traz o conceito de desenho universal, esse vai tratado e explicado ainda nesse capítulo um.

O mesmo decreto também estabelece que os princípios do desenho universal devem ser seguidos na concepção e de projetos urbanos e de arquitetura, bem como na implementação, ou seja na fase de execução projetual, porque a partir desses garante-se que os ambientes permitam que todas e\ou quaisquer pessoas independente da sua condição física, intelectual acessam os espaços construídos.

1.2.1 AS VARIADAS TERMINOLOGIAS

Para Grubba e Pissolatto (2022), a troca no termo necessidades especiais para necessidades diversas, é mais do que apenas semântica, a mudança produz efeitos concretos na sociedade, porque o uso de “necessidades especiais” perpétua o estereotipo, reforçando barreiras e dificultando a inclusão social. As autoras esclarecem que todas as pessoas são iguais e ao mesmo tempo diferentes, e a essa pequena mudança gera impacto significativo.

“Nesse sentido, não se deve especializar uma necessidade individual, pois dessa forma se estigmatiza um aspecto fundamental da vida de uma pessoa. Portanto, quando se refere que a necessidade é diversa, ao mesmo tempo em que se generaliza, não se discrimina a pessoa com deficiência, havendo entre ela e uma pessoa que não tenha deficiência a igualdade e oportunidades.” (Grubba e Pissolatto, 2022, pg. 1946)

É valido acrescentar que durante a história tiveram variações na terminologia utilizada para se referir as pessoas com deficiência, os termos usados estavam ligadas as suas épocas respectivas (Sasaki, 2005). Ou seja, ao passo que valores ou os costumes da sociedade mudando o relacionamento com as pessoas com deficiência, altera-se a aquela também.

Os quatro parágrafos a seguir explicam essas mudanças, para isso a presente autora baseou-se em duas tabelas sínteses, uma elaborada por Romeu Sasaki no livreto Vida Independente: história, movimento, liderança, conceito, filosofia e fundamentos publicados em 2003 e a outra de Silvana Cambiaghi no seu livro de 2007; Desenho Universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas que foi elaborada com base na primeira.

No começo da história e durante muitos séculos, inválidos era o termo usado para se referir as pessoas com deficiência, essa prática pode ser observada em obras literárias, nomes de instituições, na mídia e até mesmo em documentos oficiais. Essa terminologia era utilizada ainda no início do século XX, mas já sem teor pejorativo.

Na primeira metade do século XX até 1960, usava-se o termo incapacitados, e um pouco mais tarde, ainda no mesmo período, indivíduos com capacidade residual; nas duas décadas seguintes, adotou o termo defeituoso para referir-se a pessoa com alguma deformidade, principalmente física, o termo excepcional no tocante a deficiência mental e ainda o uso do termo deficiente para designar indivíduos com quaisquer deficiência que executava a suas tarefas básicas de forma diferente da pessoas sem deficiência.

Em 1981, ocorre o “Ano Internacional para as Pessoas Deficientes”, pela primeira vez o termo deficiente é associado a palavra pessoa, e há o abandono do vocábulo indivíduo; alguns anos depois surge a expressão pessoa portadora de deficiência, que é simplificada para portador de deficiência, essa terminologia é utilizada somente nos países de língua portuguesa e surge devido alegação de que o termo “pessoa deficiente” considera que a pessoa em sua totalidade era deficiente. Ainda no mesmo período surge “pessoas com necessidades especiais” e “portadores de necessidades especiais”, o emprego da palavra especial, nasce buscando substituir deficiência.

A partir de 1994 com a Declaração de Salamanca, onde se estabelece que quaisquer pessoas com ou sem deficiência, tem o direito de se integrar a escolas e a uma sociedade inclusiva, caso tenham necessidades educacionais especiais, abre a discussão que qualquer grupo vulnerável pode reivindicar direitos especiais; outro ponto a acrescentar é que as pessoas com deficiência não buscam ter direitos especiais e sim equiparação dos direitos entre toda a população.

Ao mesmo modo, o uso do termo portador, também é questionado, porque implica que a pessoa porta algo e a deficiência não é algo que se carrega. Atualmente usa-se o termo “pessoa com deficiência”, a expressão é aceita por cada vez mais pessoas e está presente na Convenção Internacional para Proteção e Dignidade das Pessoas com Deficiência, produzida pela ONU em 2003; o seu uso visa combater os neologismos, não camuflar a deficiência, mostrando a realidade com dignidade.

No seu trabalho de conclusão de curso, a antropóloga Anahi Guedes de Mello, pontua:

“A nova definição lembra que se trata de uma pessoa que apresenta um estado de saúde com o qual convive, algo que não é efêmero, como o termo “portador”. Assim, no Brasil as expressões “portador de deficiência”, “deficiente” e “pessoa deficiente” têm sido cada vez mais substituídas por “pessoa com deficiência” pelos movimentos sociais da área. O argumento é que essas pessoas não portam uma deficiência da mesma forma como se porta uma carteira de identidade, em que se pode tirá-la a qualquer momento. Quanto a “deficiente”⁸⁶, este termo tem a desvantagem de tomar a parte pelo todo, sugerindo que a pessoa inteira é deficiente.” (Mello, 2009, pag. 51)

As mudanças das terminologias são advindas da sociedade que vive em constante processo de evolução, onde os valores e costumes são alterados; as mudanças no tratamento dado as pessoas com deficiência e a própria luta desse grupo impactaram e até hoje refletem nos termos que são adotados. Não existindo assim um único termo que seja correto para todos os tempos e espaços, justamente porque cada tempo histórico e cada parte do mundo tem diferentes percepções e modos de enxergar e lidar com as coisas.

1.2.2 ABNT NBR 9050

A NBR 9050 é uma norma que estabelece critérios e parâmetros técnicos que garante a acessibilidade em diversos aspectos e/ou meios. Sua primeira versão é de 1985, e recebeu o título “Adequação as edificações e o mobiliário urbano á pessoa deficiente” e apesar de ela surgir num contexto de demandas por uma normatização em acessibilidade, o termo ainda não era utilizado.

Quase dez anos depois, em 1994 ocorre a primeira revisão e o termo acessibilidade é incluído e o seu título é alterada para “Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos”. Passada mais uma década, a norma tem uma nova revisão e passa a ser chamada de “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”. (Garcia *et al*, 2020)

A terceira revisão ocorre em 2015, mantem o mesmo título, os mesmo autores citados imediatamente acima ainda realizam uma análise das mudanças ocorrida entre as revisões dois e três, e apontam que além do aumento no número de páginas, decorrente do acréscimo dos conceitos e das figuras, há o aumento do número de itens no sumário, alguns desses que já

estavam como subitens, e eram abordados de maneira superficial. Elas pontuam também que a obrigatoriedade da acessibilidade nas áreas de uso comum nos condomínios residenciais multifamiliares é a alteração mais relevante. (Garcia *et al*, 2020)

A quarta e última revisão, foi publicada em 03 de agosto de 2020. É essa a versão que vigora atualmente, algumas das principais alterações apontadas por Costa (2020) as são em relação a altura e prolongamento de corrimãos, á área para manobra de cadeira de rodas, o rebaixamento da calçada para travessia de pedestre e a proteção contra quedas em circulações. Essa norma e todas as revisões foram concebidas tendo como base os princípios do desenho universal que ainda abordaremos.

Um importante conceito que a norma traz é a definição de rota acessível, como:

“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” (ABNT NBR 9050, 2015, pag. 5)

A existência de rota acessível nos ambientes, engloba a aplicabilidade de outros mecanismo e equipamentos da acessibilidade, como por exemplo piso tátil, sinalização em braile, entre outros. Uma rota acessível bem executada vai além da existência de rampas. Assim sendo ela garante que a população PCD possua seu direito de ir e vir garantido, e a partir desse o acesso a educação, lazer, esporte, saúde.

1.2.3 ALGUNS CONCEITOS

No ano 1961, Japão, EUA e nações europeias se reúnem visando “discutir como reestruturar-se para recriar o velho conceito que produzia apenas para o dito “homem padrão”, que nem sempre é o “homem real””(Carletto e Cambiaghi, 2008, pag. 8). Dois anos depois, seguindo o mesmo pensamento e buscando debater desenhos urbanos e de equipamentos que fossem adequados para a pessoa com deficiência e com mobilidade reduzida nasce a comissão denominada *Barrier Free Design*.(Carletto e Cambiaghi, 2008)

Alguns anos depois, em especial nos EUA ele expande seu foco, passando para um aspecto universal e buscando atender a todas as pessoas; e começa a ser chamado de Universal

Design, ou em português Desenho Universal. Tendo como objetivo que os produtos e ambientes devem dar possibilidade de serem na sua máxima extensão por todos, sem necessidade de projeto especializado ou adaptação que visa a pessoa com deficiência. (Carletto e Cambiaghi, 2008)

As autoras reforçam que ao longa da vida humana, as características físicas e as nossas atividades sofrem alterações, algumas permanentes e outras vezes temporárias. O desenho universal fala que o processo de criação de quaisquer coisas deve ser concebido de maneira que todas as pessoas, independente de idade e/ou habilidades conseguirá manipular e alcançar, todos os objetos e espaços, com segurança e autonomia. (Carletto e Cambiaghi, 2008). O conceito do desenho universal estabelece os sete princípios.

A imagem abaixo (figura 1), ilustra e faz uma breve síntese dos princípios. O primeiro sendo, o princípio igualitário, ou seja o uso equiparável; o segundo o princípio adaptável, do uso flexível; o terceiro o princípio obvio, uso simples e intuitivo; o quarto o princípio conhecido, a informação de fácil percepção; o quinto o princípio seguro, ou seja tolerante ao erro que minimiza os riscos; o sexto o princípio sem esforço, do baixo emprego da força física, com conforto e o mínimo de fadiga e por fim o sétimo o princípio abrangente, significando a dimensão e o espaço para aproximação e uso. (Carletto e Cambiaghi, 2008)

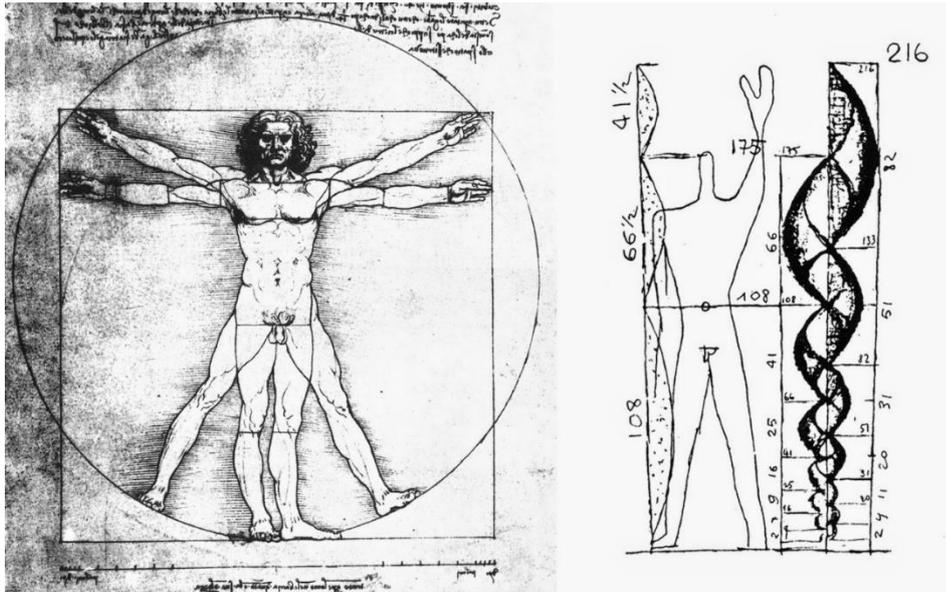
Figura 1: Os sete princípios do desenho universal



Fonte: Blog Casadaptada, 2015

A representação gráfica do corpo humano foi mudando no decorrer da história, na antiguidade Vitruvius apresenta o modelo ideal, elaborado a partir de um ideal perfeito das proporções humanas. No período da renascença, surge o Homem Vitruviano (figura 2), confeccionado por Leonardo da Vinci, nesse período acredita que o homem era o centro do universo e acreditava-se na perfeição da figura humana.

Figura 2: "O Homem de Vitruviano" à esquerda e "O modulator" a direita



Fonte: ARQHYS apud ArchDaily

Essa concepção da escala humana é usada na construção dos projetos, uma arquitetura feita para o ser humano por meio da idealização do corpo humano, usado como referência. O arquiteto modernista Le Corbusier cria em 1948 o *modulor* (figura 2), seguindo ainda o mesmo ideal dos outros dois acima citados e sendo um sistema de medidas que usava as proporções humanas; a fim de produzir uma relação perfeita entre arquitetura e a escala humana. (Cambiaghi, 2007). Outro ponto, presente em todas as representações é a tentativa de encaixar as proporções humanas dentro das relações e medidas matemáticas.

Silvana Cambiaghi (2009) fala que foi durante o século XX, após a revolução industrial que inicia na Europa chegar ao resto do mundo a conceito de ergonomia ganha destaque. Segundo Abrahão *et al* (2019) a ergonomia moderna nasce após a segunda guerra mundial, no contexto de escassez de mão-de-obra e matéria prima.

“Por meio da ergonomia é possível entender as atividades humanas e os seus requisitos de desenho. Por meio da arquitetura, é possível oferecer os elementos para que as atividades se realizem” (Patterson, 2010, pag.43)

A ergonomia procura projetar de acordo com as capacidades e os limites humanos, contando com três princípios fundamentais, sendo eles: participação dos sujeitos, análise de situações reais e o caráter interdisciplinar. (Abrahão *et al*, 2019) Ou seja, a ergonomia busca garantir segurança, bem-estar e trazer conforto para o ser humano nas suas relações com os produtos e espaços construídos.

Cambiaghi (2019) apresenta também o conceito de usabilidade, sendo a adequação dos produtos, estes devem ser pensados levando em conta as diversidades humanas e a forma como isso afeta as necessidades das mesmas.

1.3 CONQUISTAS RECENTES E ACESSIBILIDADE NO DIREITO A CIDADE

Em 13 de dezembro de 2006, a ONU, adota a Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência (CDPD) e o seu protocolo facultativo (PF), em março do ano seguinte o Brasil assina em Nova York os documentos desse texto; em julho de 2008 o decreto legislativo nº 186 aprova o texto desta e em 25 de agosto de 2009 o decreto nº 6.949 finaliza promulgando a CDPD e o PF.

A convenção teve como objetivo romper totalmente com o modelo médico, afirmando que o modelo social é o caminho para isso. Esta ainda define que o ambiente influencia diretamente na liberdade da pessoa com deficiência, as barreiras dos diversos âmbitos impactam agravam as limitações pessoais diversas presentes na população. Por isso é necessário prover recursos para entrada ativa da população PCD com sociedade e assim está entra como corresponsável na promoção da inclusão. (Setubal e Fayan, 2016)

A Lei Brasileira da Inclusão (LBI), também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, de número 13.146, foi aprovada em 6 de julho de 2015, após mais de treze anos de tramitação no Congresso Nacional, o seu texto foi elaborado com base na CDPD e o seu PF. (Brasil, 2015).

No tocante a proteção da dos direitos da pessoa com deficiência no Brasil ela é um grande marco legislativo, e gera uma transformação no âmbito jurídico acarretado pelo seu conjunto de artigos e os seus novos dispositivos. (Santos, 2016) A LBI organiza em uma única lei nacional, diretrizes e normas que estavam dispersas em várias outras legislações brasileiras anteriores.

Ela detalha regras que precisam e devem ser cumpridas a fim de assegurar que as pessoas com deficiência tenham seus direitos garantidos, além de atribuir responsabilidades aos atores da comunidade para promover uma sociedade inclusiva. (Setubal e Fayan, 2016)

Entre outras coisas, ela traz os conceitos de acessibilidade e barreiras presentes também na Lei 10.098, já abordada nesse trabalho, e determina que quando for preciso a avaliação da deficiência será de caráter interdisciplinar e deverá considerar:

- “I - os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo;
- II - os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais;
- III - a limitação no desempenho de atividades; e
- IV - a restrição de participação. “(Brasil, 2015)

Regulamenta ainda a proibição de qualquer forma de discriminação, mesmo essa já sendo uma prática desautorizada em outras legislações é importante está sendo retomada, a mesma lei traz a definição do que se configura discriminação no seu capítulo II:

“§ 1º Considera-se discriminação em razão da deficiência toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas.” (Brasil, 2015)

Ela determina a acessibilidade como um princípio e um direito; os espaços, produtos e serviços devem permitir que todos os usuários possam usufruí-los de maneira segura e digna, independentemente de possuir ou não deficiência, promovendo a autonomia e empoderamento das pessoas com deficiência. (Setubal e Fayan, 2016)

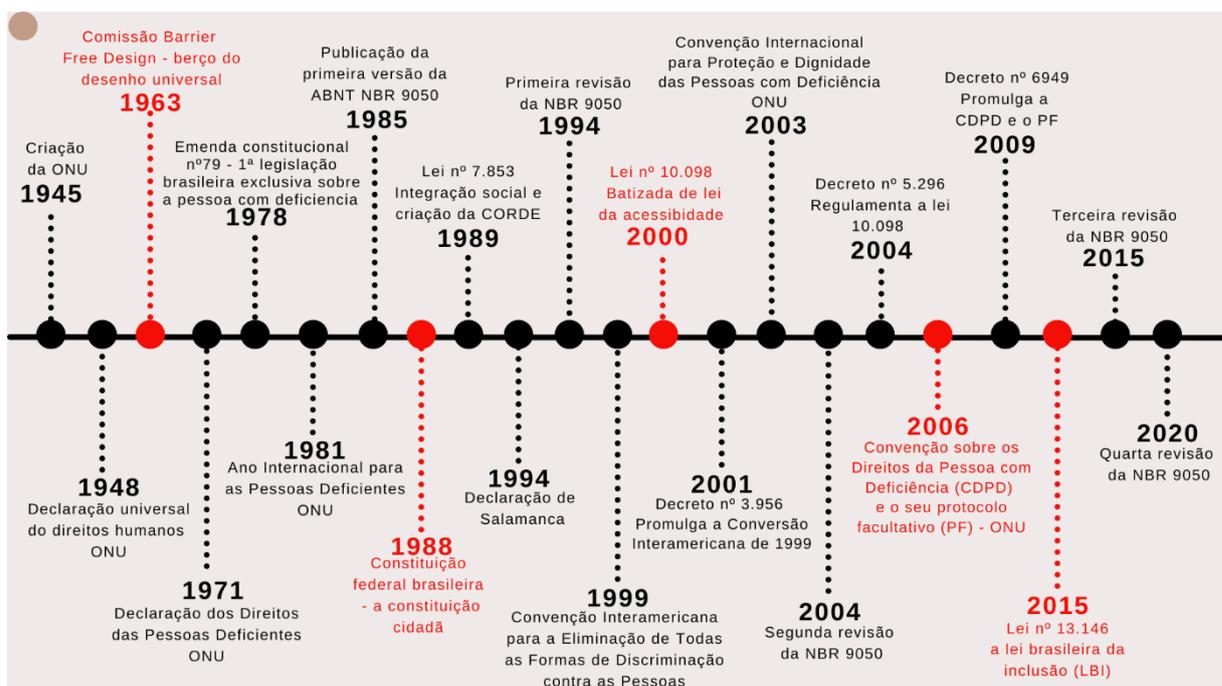
A LBI além das definições já expostas acima, ela conceitua entre outras coisas: desenho universal, tecnologia assistiva, adaptações razoáveis, pessoa com mobilidade reduzida, elemento de urbanização, mobiliário urbano, residências inclusivas, moradia para a vida independente da pessoa com deficiência, atendente pessoal, profissional de apoio escolar e acompanhante etc. (Brasil. 2015).

Ao fazer isso ela estipula que acessibilidade universal será garantida por meio do aperfeiçoamento dos projetos seguindo padrões mínimos do desenho universal. E ela é o caminho que para o pleno exercício da cidadania para todos os cidadãos, em condição de igualdade de direitos.

A lei brasileira da inclusão, LBI, é a mais recente legislação no tocante as pessoas com deficiência no Brasil. Podemos ver ao longo do texto desse capítulo que foram sendo citadas e explicadas algumas das legislações brasileiras acerca do tema, as conversões da ONU e entre outros eventos nacionais e internacionais que são de relevância para entender a história da população com deficiência e como chegamos no ponto que estamos hoje em dia.

Entretanto, é sabido que foram diversos acontecimento e momentos, pensando nisso agora que tratamos do último marco foi-se elaborado uma linha do tempo (figura 3) que reúne o que já foi citado anteriormente e faz uma síntese. Iniciando pela criação da ONU em 1945 e finaliza com a última revisão da NBR 9050 publicada em 2020, em vermelho está destacado marcos que possuem maior relevância.

Figura 3: Linha do tempo síntese



Fonte: Elaborado pela autora, 2024

A cidade adequada para todos os tipos de usuários resulta na garantia do direito a cidade para todos e da melhoria da qualidade de vida da população; para isso, o conceito de acessibilidade integrada e de arquitetura inclusiva é preciso ser posto em prática. A aplicação dos princípios do desenho universal assegura o acesso seguro e autônomo de todos os ambientes construídos para quaisquer indivíduos, afetando positivamente a qualidade vida de todos os cidadãos, porque as características pessoais são respeitadas e não se tornam impedimentos ao acessarem espaços e usarem os produtos. (Cambiaghi, 2007)

Segundo Spinieli e Souza (2020), a cidade, é o espaço de convivência usado para efetivação da cidadania. Tanto no âmbito coletivo, quanto no individual; a promoção da acessibilidade urbana acontece por meio da supressão de barreiras urbanísticas e arquitetônicas. Espaços urbanos acessíveis se traduzem em conquista de direitos e de cidadania, na medida em que proporcionam às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida a possibilidade de utilizar os espaços e equipamentos da cidade de maneira justa, igualitária, segura e com liberdade.

De acordo com Porfírio e Souza (2012) o processo de urbanização das cidades brasileiras se intensificou com o êxodo rural no século XX. Este processo levou a maior parte da população a viver nas áreas urbanas, e gerou cidades que não oferecem as mesmas oportunidades a todas as pessoas. Nos últimos tempos, a urbanização acelerada tem acentuado os processos de segregação socioespaciais resultando em inquietações e desequilíbrios nas cidades.

Sem dúvida, uma das questões mais significativas está relacionada à mobilidade urbana, a complexidade do deslocamento nos espaços urbanos é proporcional ao tamanho das cidades. No caso das pessoas com deficiência, estas dificuldades são ampliadas, pois impactam diretamente na obstrução de direito de ir e vir, e conseqüentemente de estudar, trabalhar etc. (Porfírio e Souza, 2012).

Virtuoso (2016), fala que o acesso à cidade, é um desafio que só aumenta devido à complexidade do meio urbano em constante renovação, as barreiras da acessibilidade encontradas no cotidiano, gera falta de autonomia na vivência cidadã dos cadeirantes interferindo diretamente no processo de cidadania desses. Acrescento aqui que as barreiras arquitetônicas e urbanísticas afetam a cidadania plena de outros grupos além da pessoa cadeirante.

Virtuoso dispõe sobre como a acessibilidade e o direito à cidade se entrelaçam:

“A problemática do direito à cidade remete à acessibilidade e a acessibilidade remete à problemática da cidade. O acesso à cidade e o “pleno usufruto do meio urbano” caminham juntos a partir do momento em que se busca um novo “modo de pensar a cidade”, uma cidade mais inclusiva e menos “deficiente”. As barreiras que impedem o acesso à cidade são transpostas a partir dessa nova lógica na busca de uma sociedade mais igualitária e menos segregadora.” (Virtuoso, 2016, pg. 23)

No seu trabalho Eduardo Virtuoso trata especificamente acerca da população cadeirante, entretanto as suas considerações são válidas também para outros grupos; as pessoas com mobilidade reduzida, tais como; pessoas idosas, mulheres grávidas, pessoas obesas, crianças pequenas, pessoas com deficiência e não usuárias de cadeira de rodas etc. Estes obstáculos do espaço urbano construído impedem a efetiva participação, a vida e o uso da cidade por todos, independente da sua condição de mobilidade.

A rota acessível, um conceito já citado anteriormente, é a chave de virada. A partir da implementação delas nas cidades que o direito de ir e vir é efetivado, e conseqüente o direito a saúde, educação, lazer e entre outros são garantidos, porque sem conseguir se locomover no espaço urbano, todos os outros direitos acabam sendo afetados em decorrência. É importante dizer que não basta só ter a rota acessível, é preciso que todos os outros mecanismo e equipamentos funcionem e/ou existam também.

2.0



O ESTUDO DE CASO

2.1 CONTEXTUALIZADO RIBEIRA DO POMBAL

O estudo de caso aqui apresentado mostra uma parcela do espaço urbano do município de Ribeira do Pombal. Trata-se de uma cidade localizada no interior da Bahia, com população atual estimada em 52.010 habitantes. (IBGE, 2022). Falando sobre dados estáticos, de acordo com o censo de 2010, a população total era de 47.518 habitantes, dessas 11.639 pessoas possuía algum tipo de deficiência, esse valor corresponde a 24,49% da população total (IBGE, 2010).

Esses dados referentes ao censo de 2022 ainda não foram divulgados, mas fazendo uma proporção levando em conta o aumento da população total, obtemos que cerca de 12.739 pessoas possuíam algum tipo de deficiência no censo 2022, ressaltando que esse valor foi obtido a partir de uma conta matemática básica, sendo assim o número real provavelmente é diferente.

Como já falado anteriormente, a acessibilidade implica na qualidade de vida e é de relevância para outros grupos além das pessoas com deficiência, entre eles crianças pequenas que estão desenvolvendo suas capacidades físicas e as pessoas idosas que devido a idade muitas das vezes vão perdendo a mobilidade.

No tocante aos dados estáticos acerca desses grupos, obtemos valores referentes ao último censo demográfico, ou seja, o censo de 2022. Em relações a população idosa temos que 11,75% do total de habitantes tem 65 anos ou mais, em números absolutos representa 6113 pessoas; referente ao número de crianças corresponde a 13,42% da população total, isso significa 6980 indivíduos, dentro de grupo ainda podemos dividir entre crianças de 0 a 4 anos e 5 á 9 anos com valores respectivamente de 3778 e 3602 pessoas.

Dessa maneira, somando os valores de crianças pequenas, da população idosos e de pessoas com deficiência resulta em 49,66%, isso significa quase metade do número absoluto de habitantes da cidade. Lembrando que acessibilidade impacta também outros grupos como mulheres com bebês de colo, pessoas com mala, e entre outras que são de teor temporário.

A sua ocupação territorial ocorreu em meados do século XVII, período em que se iniciou o desbravamento do “Sertão da Bahia” e o “Sertão do São Francisco”, essa localidade era povoada na época por índios Qiriris/Kiriri e a região foi chamada de Canabrava de Santa Tereza de Jesus dos Kiriris, sendo denominada até então de aldeia. (Teles, 2020)

Figura 4: Igreja Matriz de Santa Tereza no século XX (Matriz velha)



Fonte: IBGE, 2024

A chegada dos jesuítas marca o começo do povoamento, com a edificação da Igreja de Santa Tereza (figura 4) e a partir dela o perímetro urbano foi formado, duas construções importantes são construídas bem próximas a mesma, sendo eles; o primeiro prédio administrativo e o casarão da família Brito, no primeiro por muito tempo funcionou a prefeitura municipal e atualmente nesses lugares são localizados respectivamente a câmara de vereadores de Ribeira do Pombal e a agência Banco do Brasil. (Teles, 2020)

Figura 5: Prefeitura municipal no século XX



Fonte: IBGE, 2024

Figura 6: Câmara municipal atualmente



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 7: Banco do Brasil no século XX



Fonte: IBGE, 2024

Figura 8: Banco do Brasil atualmente



Fonte: Acervo da autora, 2024

O município de estudo fica no meio do caminho entre Salvador, capital do estado da Bahia, e o Rio São Francisco, assim no início do seu povoamento a então aldeia de Canabrava servia como um ponto de descanso para os viajantes. Ademais, a localidade fica num trevo estratégico entre as BR 110 e BR410, e próxima de rodovias estaduais da Bahia e de Sergipe. Segundo Teles (2020), foram as fazendas de gados e as frentes pastoris que realizaram a ocupação na região.

No ano de 1758, ocorre a consolidação do povoamento na localidade, e está é elevada a condição de freguesia, passando a ser chamada de Pombal, o nome é dado em homenagem ao seu então padre João Campos de Cerqueira Pombal, parente do Marquês de Pombal. No mesmo ano por meio de carta régia, a freguesia passa ser vila e no documento é criado o município de Pombal. (IBGE,

Avançando na linha do tempo, em 1911 na divisão administrativa do Brasil o município conta com apenas um distrito, que leva o mesmo. No ano 1920 no quadro do Recenseamento Geral do Brasil, o município conta com 3 distrito, sendo ele o distrito Pombal; o distrito Mirandela que atualmente é área indígena demarcada e pertence ao município de Banzaê; e o distrito Pedras

Após a tomada de poder por parte de Getúlio Vargas nos anos 1930, o país entre em um processo de readequação administrativa territorial. (Teles, 2020) Os decretos estaduais nº 7.455, de 23 de junho e nº 7.479, de 8 de julho, ambos de 1931 cria o município de Cipó e extingue o município de Pombal, nesse passa a funcionar uma subprefeitura; dois anos depois, em 1933, o

município de Pombal é restaurado com território desmembrado de Cipó. É somente na década de 1940 que o município passa a ser chamado de Ribeira do Pombal. (IBGE, 1958)

Em 2007 a secretaria de cultura do estado da Bahia (SecultBA) agrupou as 417 cidades baianas em 27 territórios de identidade, para essa demarcação foram levados em conta aspectos culturais, econômicos, ambientes e assim constatando identidade e coesão social entre os municípios. O mapa abaixo (figura 9) ilustra essa divisão, a partir da observação dele entendemos a posição geográfica dos territórios dentro da extensão do estado e entre eles.

Figura 9: Mapa dos territórios de identidade da Bahia



Fonte: ARQBAHIA, 2023

Nessa demarcação Ribeira do Pombal ficou inserida dentro do território Semiárido do Nordeste II, que território engloba outros 17 municípios, sendo eles: Ajustina, Antas, Banzaê, Cicero Dantas, Cipó, Ribeira do Amparo, Jeremoabo, Pedro Alexandre, Fátima, Coronel João

Sá, Heliópolis, Nova Soure, Euclides da Cunha, Novo Triunfo, Paripiranga, Santa Brígida e Sítio do Quinto; o mapa abaixo situa essas cidades e suas divisas.

A figura 10 a seguir aproxima o território Semiárido do Nordeste II, e podemos entender os limites urbanos municipais entre as cidades que compõe esse território, e também notar a próximo com os estados de Sergipe e Alagoas, bem como as posições geográficas entre elas. Dentro desse limite Ribeira do Pombal junto com Euclides da Cunha possuem o maior fluxo econômico e exercem a maior influência entre os demais.

Figura 10: Mapa do território de identidade Semiárido do Nordeste II

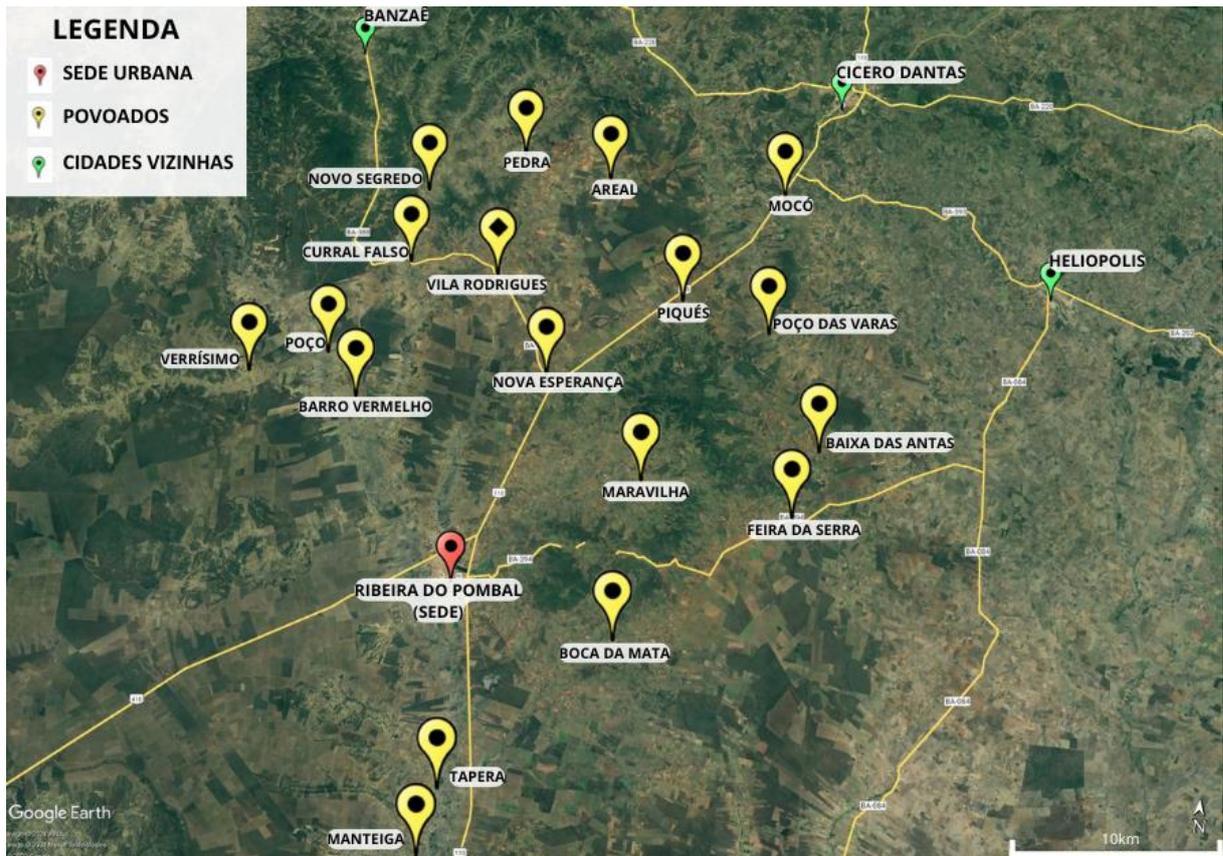


Fonte: SEI/SEPLAN, 2012 apud SIPAC; 2024 adaptado pela autora.

Teles (2020) completa dizendo que a cidade atende as cidades circunvizinhas, devido a existência do hospital regional, de clínicas especializada, instituições de ensino particulares e públicas, e pelo comércio que possui estabelecimentos superiores em tamanho e variedades, dessa forma recebendo um contingente significativo diário da população das cidades mais próximas que vão ao município em busca de serviços.

Além do fluxo das cidades circunvizinhas, existe também o fluxo dos povoados em direção a sede, ou seja, a zona urbana; atualmente o município conta com 17 povoados e 1 distrito oficiais espalhados pela sua extensão territorial rural, além dessas localidades existem outros aglomerados de pessoas que estão na zona rural, denominados popularmente de “fazendas”, que não apresentam contingente populacional para ser classificados como povoados.

Figura 11: Localização dos povoados em relação a sede urbana



Fonte: Google earth, 2024 adaptado pela autora

Na figura 11 acima podemos ter noção da localização da sede urbana de Ribeira do Pombal em relação aos seus povoados e distrito, também foi indicado a posição das sedes

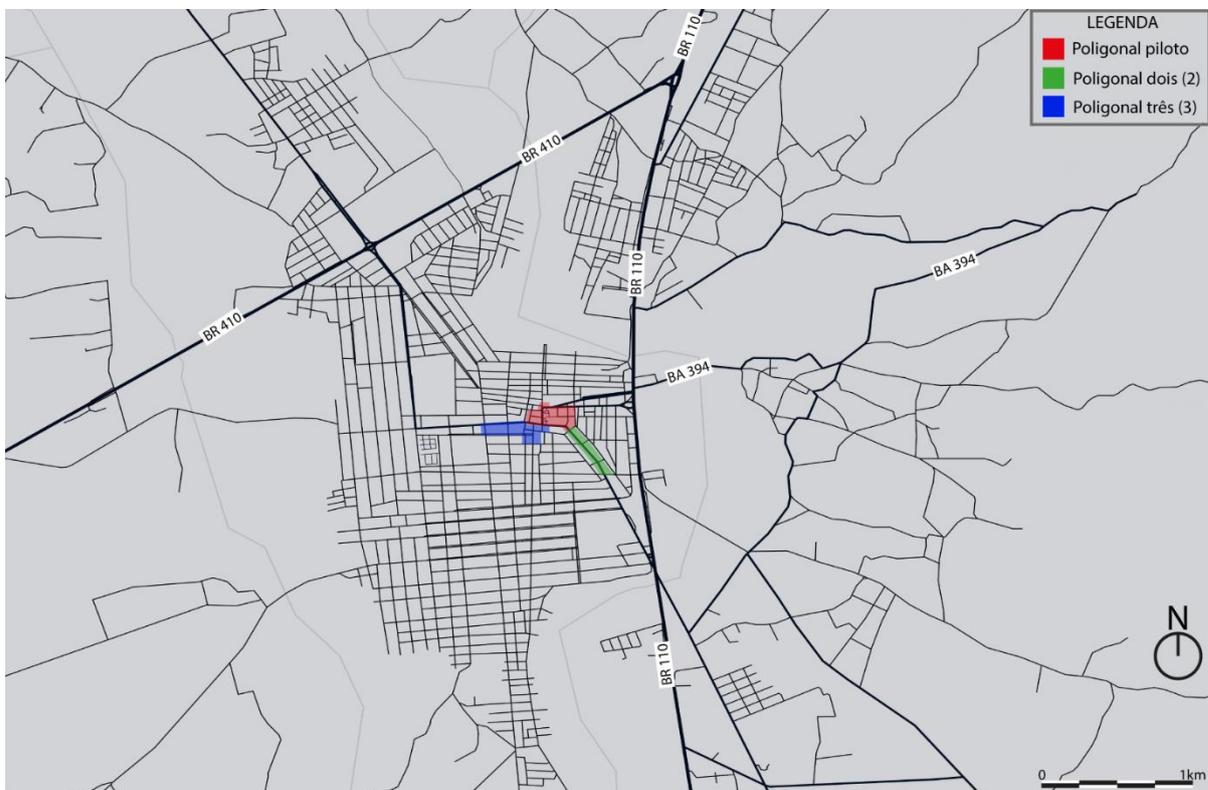
urbanas das cidades circunvizinhas Cicero Dantas, Banzaê e Heliópolis. As linhas amarelas indicam as principais rodovias; alguns povoados têm acesso apenas por estradas menores e com pavimentação em terra batida.

De acordo com o censo do IBGE de 2010, 37,38 % da população habitava na zona rural, ou seja, 17.762 pessoas. Fazendo uma conta proporcional considerando a população total em 2010 e a população total em 2022, obtemos que 19.441 pessoas moram na área rural, vale pontuar que esses valores não consideram a taxa de êxodo rural e quaisquer outras variáveis.

2.2 A POLIGONAL DE ESTUDO

A partir do exposto acima, a poligonal de intervenção foi delimitada no centro comercial e de serviços, esse até hoje se encontra no núcleo urbano que a cidade se originou, ou seja, ao redor da igreja matriz velha. A figura 10 mostra a área de intervenção dentro do limite urbano de Ribeira do Pombal, a partir da observação entendemos melhor as br's que confrontam a cidade e pouco da sua espacialidade.

Figura 12: Limite urbano de Ribeira do Pombal com demarcação da poligonal

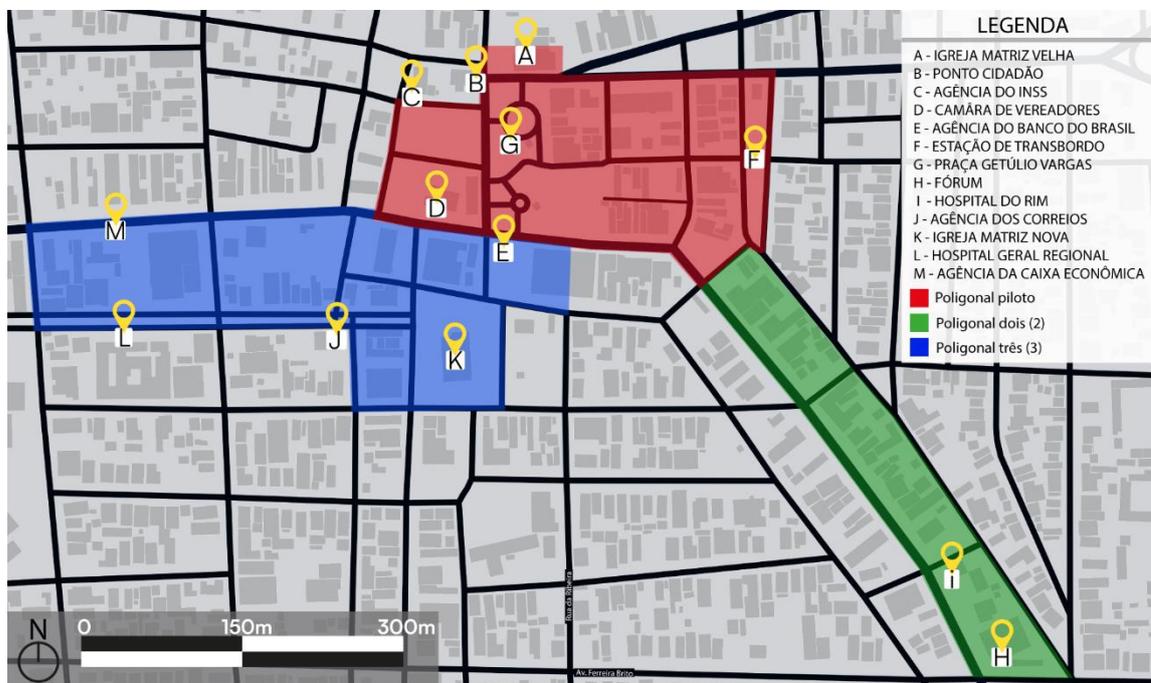


Fonte: Google earth, 2024 adaptado pela autora

Os critérios levados em conta para definir as poligonais foram a variedade de órgãos públicos, de serviços e comércios de relevância; a prefeitura do município fica localizada em um bairro mais afastado e longe do centro, por isso a poligonal piloto e nem as demais poligonais englobam esse serviço de relevância.

Entretanto, os demais serviços públicos e privados de importância, a praça Getúlio Vargas que além de contar com diversos comércios representa também um dos espaços de lazer do município foram englobados, a figura 13 abaixo aproxima o mapa e podemos assim enxergar melhor os limites das poligonais e entendemos o que está disposto dentro desse limite.

Figura 13: Poligonal total aproximada



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

Como a legenda do mapa (figura 13) acima explica, em vermelho temos a poligonal piloto é nesta que o presente trabalho irá focar e trabalhar. Apesar da existência de serviços e comércios importantes nas poligonais dois e três, marcadas respectivamente em verde e azul, o tempo deste trabalho impossibilita a intervenção em todas as áreas.

Assim sendo, elas foram delimitadas pensando em uma continuidade futura do trabalho, tendo em mente uma visão macro do espaço; pensando na ampliação da rota acessível inicial quais seriam os próximos passos a serem seguidos após a primeira intervenção, que é proposta para ser realizada na poligonal piloto. O ideal é transformar a cidade em toda a sua extensão

acessível para todos, porque o direito de viver a cidade que consequente perpassa a garantia de todos os direitos humanos é assegurado a quaisquer cidadãos brasileiros.

A poligonal piloto entre as três demarcadas no mapa acima (figura 13) é a que tem o maior contingente de espaços de uso públicos e/ou coletivo, ela, a poligonal piloto, além de englobar a Igreja Matriz Velha, que como já falado anteriormente foi o ponto de partida da urbanização da cidade. Engloba também serviços públicos como por exemplo: a agência do INSS (Instituto Nacional de Seguro Social), o ponto cidadão, o fisco municipal, uma farmácia popular, câmara de vereadores e entre outros.

Figura 14: Poligonal piloto aproximada



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

A poligonal piloto engloba para mais dos pontos mostrados na figura 14 acima; uma casa lotérica, a agência do Banco do Brasil do município, Gbarbosa, Magazine Luiza, outros estabelecimentos, comércios diversos e a estação de transbordo, esta que serve como o ponto de embarque e desembarque de uma grande parcela das pessoas que vêm dos municípios vizinhos realizarem suas compras e/ou fazerem usos dos demais serviços disponíveis. E abarca também a praça Getúlio Vargas que além de ser um espaço que conta com variedade comercial, é também um dos espaços de lazer do município.

Atualmente o município conta com diversas praças espelhadas pelo território que foram construídas ou reformadas em um passado recente esse processo de criação e requalificação dos espaços de lazer foram iniciados após a inauguração da Praça da Juventude em setembro de 2015, graças a isso o acesso aos espaços de socialização, a locais onde seja possível levar as crianças ou dar uma caminhada no final da tarde, ou seja o acesso ao lazer tornou-se mais democrático para as pessoas que moram mais afastadas do centro urbano.

Entretanto a esse primeiro espaço ainda é de suma importância para história e cultura local, e está intrínseco no viver da população de Ribeira do Pombal; essas informações foram adicionadas com o intuito não só de aproximar o leitor da cidade que é o objeto de estudo, mas também com o objetivo de destacar a importância de garantir o acesso seguro e autônomo a todos. Para além de saúde, da educação, mas também daqueles espaços que estão no imaginário afetivo em especial dos habitantes, em especial dos mais velhos. Os locais de lazer, cenários da vida cotidiana, afinal viver a cidade não é somente cumprir obrigações é também usufruir do que ela oferece à sua população.

Figura 15: Obelisco na praça Getúlio Vargas

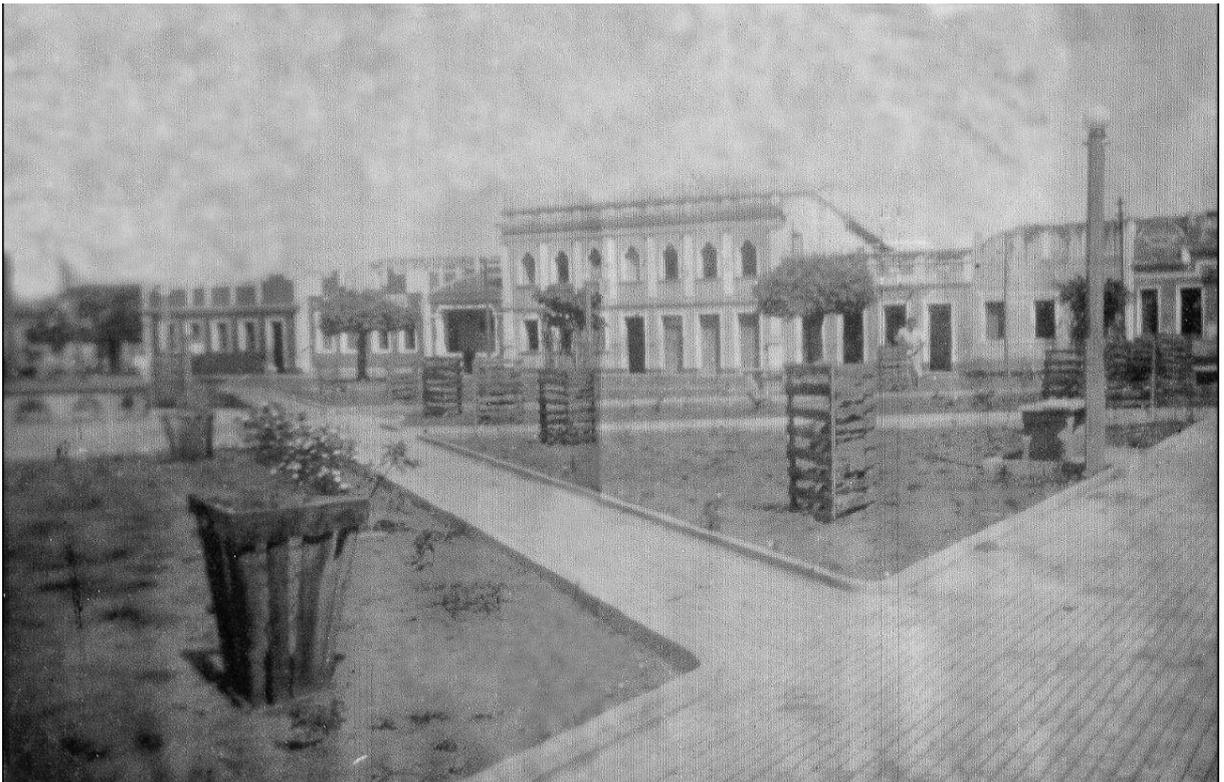


Fonte: Prefeitura de Ribeira do Pombal, 2022

Anterior a essa data, o principal e praticamente único espaço de lazer era a praça Getúlio Vargas, nela está localizada o Obelisco (figura 15), um monumento inaugurado em 1971 em homenagem a emancipação política da cidade e que está de pé até hoje. A praça permanece na atualidade como lugar que reúne os diversos usos desde meados do século XX, nessa época era um conjunto urbano composto por duas praças com uma rua entre elas, está rua é atualmente chamada de rua Manuel F. da Cruz que também compõe a poligonal piloto.

Já no século XXI esse espaço passou por uma reforma que contou com projeto paisagístico, e estudos acerca do fluxo de pedestres e assim os dois conjuntos passaram a ser uma unidade única. A rua entre as praças foi incorporada ao espaço e reinaugurada em 2008, desde então este espaço foi transformando-se, as residências foram dando espaço para um número cada vez mais dos usos relacionados aos comércios e serviços.

Figura 16: Praça Getúlio Vargas com o solário dos Brito ao fundo



Fonte: Acervo pessoal da família Brito, não datado

A figura 16 mostra a praça Getúlio Vargas em meados do século XX, nessa época ainda tinha vasta presença de residências, como por exemplo o solário dos Brito, construção já citada anteriormente e que pode ser vista no centro da imagem.

2.3 A METODOLOGIA MAI: MODULO DE ACESSIBILIDADE INTEGRADA

A metodologia MAI que vai ser empregada nesse presente trabalho, foi criada pela arquiteta Marília Cavalcante, atualmente professora doutora na Universidade Federal de Sergipe (UFS), no desenvolvimento da sua tese de doutorado defendida na Universidade Federal da Bahia.

O módulo de acessibilidade integrada busca intervir no espaço urbano por meio do conceito de acessibilidade modulada, esta pode ser definida como uma parte autônoma de um todo. O tecido urbano é analisado e define-se uma poligonal de intervenção, o módulo de acessibilidade refere-se à intervenção dessa parcela; dentro dele são analisados de forma integrada a partir dos indicadores de acessibilidade urbana (IAU) os aspectos de acessibilidade em edificações, meio urbano, transporte, comunicação e informação. (Cavalcante, 2012)

Cavalcante propôs indicadores através das legislações vigente na época e os outros a partir da identificação das lacunas existentes na legislação; de 2012 até a atualidade houve duas revisões da NBR9050, além da publicação da LBI uma importante conquista das pessoas com deficiência. Porém, como já explicado no capítulo anterior, a LBI é baseada na Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência e o seu Protocolo Facultativo elaborada e adotada pela ONU em 2006 e que nesse período já tinha força da lei, por meio Decreto nº 6.949/2009 que promulgou a CDPD e o PF.

Os indicadores são criados por meio de “10 variáveis que representam elementos necessários à acessibilidade” (Cavalcante, 2012, pag. 82). Os IAU foram elaborados a partir do conceito de acessibilidade descrito na convenção da ONU citada no parágrafo anterior e pela definição de barreira do Decreto 5296/2004. (Cavalcante, 2012)

“Artigo 09: Acessibilidade:

A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, 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;

II - barreiras: 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, classificadas em:

- a) barreiras urbanísticas:
- b) barreiras nas edificações:
- c) barreiras nos transportes:
- d) barreiras nas comunicações e informações.” (Cavalcante, 2012, pag. 82)

Os indicadores de acessibilidade foram divididos em 4 partes sendo elas; indicadores de acessibilidade em edifícios públicos, indicadores de acessibilidade no meio urbano, indicadores de acessibilidade no sistema de transporte e indicadores de acessibilidade na comunicação e informação. (Cavalcante, 2012) Neste trabalho serão aplicados tratado apenas os indicadores de acessibilidade no meio urbano.

A fim de quantificar as condições de acessibilidade dos indicadores, a metodologia atribui notas: nota 1,0 (um) a 0 (zero), sendo atribuído a nota 01, caso exista o elemento de acessibilidade e zero caso não exista. Caso o elemento exista, mas não esteja em conformidade com norma atribui-se a nota 0,5 (meio ponto). (Cavalcante, 2012)

Os aspectos gerais das vias, como uso do solo e declividade; a condição das calçadas e mobiliário urbano são as variáveis que elaboram a formação dos indicadores de acessibilidade urbana. Assim sendo, no tocante ao meio urbano, as condições serão observadas por meio das necessidades dos pedestres, Cavalcante explica:

“A primeira variável a ser analisada é a declividade da via. A declividade da via indicará a possibilidade de implantação de acessibilidade universal, de acessibilidade assistida ou, por último indicará que não existe condições de acessibilidade para o local. Em seguida serão avaliadas as condições de implantação de percursos acessíveis contínuos que serão classificados a partir das condições das calçadas e suas conexões com os demais espaços urbanos.” (Cavalcante, 2012, pag. 83)

O primeiro passo a ser realizado é definição da poligonal de intervenção física (PIF), ela pode ser definida a partir de critérios aleatórios, ou por meio de critérios específicos, como exemplo uma área turística e/ou patrimonial que as pessoas com deficiência não conseguem

acessar ou áreas para a implantação de Planos Municipais de Acessibilidade. (Cavalcante, 2012). Os critérios utilizados para definição da PIF deste trabalho já foram explicados anteriormente.

3.0



O DIAGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE

3.1 INDICADORES E RESULTADOS

A análise será realizada dentro da poligonal de intervenção física 1 – PIF 1, falada anteriormente. Os trechos de ruas que aqui serão analisadas estão dentro da poligonal de intervenção física já definida e explicada no capítulo anterior, em algumas ruas ocorrem mudanças nas condições das calçadas na sua extensão. Devido a essa condição, a análise foi realizada parceladamente em cada caso. Entretanto, vale ressaltar que a pesquisa observa as características do espaço urbano como parte de um todo.

Todas as ruas que estão inseridas na PIF possuem declividade predominantes inferiores a 5% e declividade transversal menor que 2%. Estas condições facilitam o a implementação da acessibilidade plena. Lembrando que o estudo aqui realizado se segue a partir da perspectiva dos pedestres, quais são as necessidades desses e quais são as possibilidades para acessibilidade.

A calçada é a parcela da rua reservada, à circulação de pedestre. O nosso código de trânsito brasileiro (CTB) estabelece que “VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central” (Brasil, 1997). Neste trabalho o foco é a calçada, onde será observado toda a sua composição, porque em alguns casos existe a necessidade de alargamento das calçadas ou alguma outra adaptação. Por esse motivo é preciso analisar cuidadosamente caso a caso para indicar a solução mais adequada.

Atualmente não existe uma classificação das vias no município de Ribeira do Pombal. Buscando sanar essa lacuna, as ruas que compõem a poligonal podem ser vistas na figura 13 e foram categorizadas seguindo as classificações do tipo de vias que o código de trânsito brasileiro define, sendo elas:

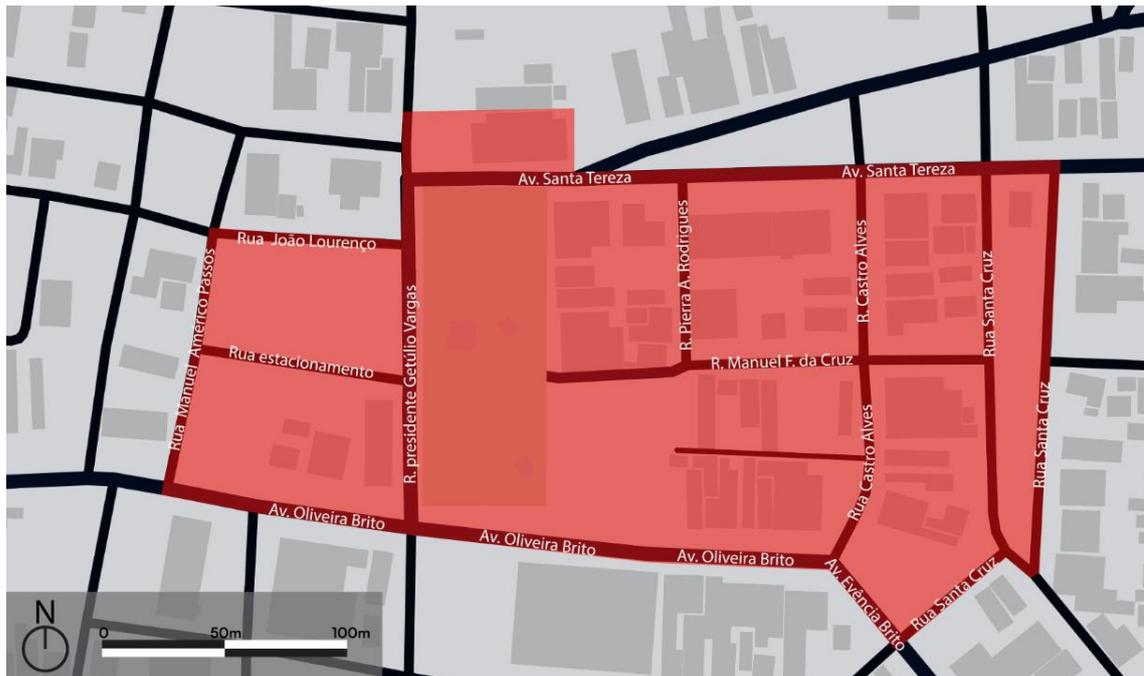
“VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.“ (Brasil, 1997)

Figura 17 - Nomeação das ruas da PIF UM (01)



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

Assim sendo, por meio da observação da dinâmica do trânsito nas ruas acima apresentada, foi feita a classificação que pode ser vista na tabela 1. Nessa mesma tabela, foi feita uma qualificação do uso predominante do solo nos trechos dessas ruas que estão inseridas na poligonal. Foram usadas quatro classificações: residencial, comercial, serviço e uso misto (quando a via EDIFICAÇÃO apresenta dois ou mais usos).

A Poligonal de Intervenção Física – PIF estabelecida dentro do atual centro comercial da cidade é formada por ruas e avenidas que formam o primeiro núcleo urbano da cidade, com o passar do tempo e o crescimento da localidade, o uso residencial foi substituído pelos usos comerciais e de serviços.

No caso da Rua Praça Getúlio Vargas e das avenidas Ferreira Brito, Evênci Brito e Santa Tereza a incidência residencial existe pontualmente e nos trechos aqui analisados; verifica-se que este uso é inexistente. Dessa maneira, a classificação do uso do solo não

considerou as residências remanescentes que se encontram na continuidade das ruas, mas que estão foram do limite da PIF.

Nas ruas Pierra Antônio Rodrigues, rua Manuel F. da Cruz, rua Castro e Santa Cruz as residências ainda fazem parte do cenário urbano. E formam uma composição com os comércios e serviços ofertados. Na rua do estacionamento verifica-se apenas o uso comercial dos mais diversos tipos e na rua João Lourenço usos institucionais como: instituto nacional do seguro social – INSS, o setor de tributo municipal e entre outros serviços.

Tabela 1- Aspectos qualitativos das vias

		Av. Oliveira Brito	Rua Manoel Americo Passos	Rua estacionamento	Rua João Lourenço	Praça Getúlio Vargas	Av. Santa Tereza	Rua Pierra Antônio Rodrigues	Rua Manoel F. da Cruz	Rua Castro Alves	Rua Santa Cruz	Av. Evência Brito
Tipo de via (hierarquia do sistema viário)	Trânsito rápido											
	Local		x	x				x				
	Arterial	x				x	x					x
	Coletora				x				x	x	x	
Uso do solo predominantemente	Residencial											
	Comercial	x	x		x	x	x					
	Misto							x	x	x	x	x
	Serviços			x								

Fonte: Cavalcante, 2012 adaptado pela autora

Após essa observação e classificação qualitativa, foi realizada a análise das condições de acessibilidade geral das vias, em algumas ruas foi necessário dividir em trechos devido as diferenças das condições das calçadas na extensão da via. Os critérios observados foram: a declividade, a largura das calçadas, o estado de conservação da pavimentação, a presença de piso tátil que garanta uso efetivo, a organização do mobiliário urbano. O conceito de mobiliário urbano foi extraído da LBI.

“conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga.” (Brasil, 2015)

Tabela 2 - Condições de acessibilidades nas calçadas

		Av. Oliveira Brito (trecho 01)	Av. Oliveira Brito (trecho 02)	Av. Oliveira Brito (trecho 03)	Rua Manoel Americo Passos	Rua estacionamento	Rua João Lourenço	Rua praça Getulio vargas	Av. Santa Tereza	Rua Pierra A. Rodrigues (trecho 01)	Rua Pierra A. Rodrigues (trecho 02)	Rua Manoel F. da Cruz (trecho 01)	Rua Manoel F. da Cruz (trecho 02)	Rua Castro Alves (trecho 01)	Rua Castro Alves (trecho 02)	Ru Santa Cruz	Av. Evência Brito
Declividade predominante (Máx. 3,0 pontos)	Menor que 5% (3 pontos)	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	$(5\% \geq i \geq 8,33\%)$ (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Maior que 8,33% (zero)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Largura (1,0 ponto)	Maior que 2m (1 ponto)	1,00	-	-	-	-	1,00	1,00	1,00	1,00	-	-	-	-	-	-	1,00
	Menor que 2m (zero)	-	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Inclinação transversal (1,0 ponto)	$i \leq 2\%$ (1 ponto)	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	$i \geq 2\%$ (zero)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faixa de uso definida (2,0 pontos)	Acesso ($1 > 0,60m$) (0,5)	0,50	0,25	0,00	0,25	0,25	0,50	0,25	0,50	0,50	0,00	0,50	0,00	0,00	0,25	0,00	0,25
	Livre ($1 > 1,20m$) (1,0)	1,00	0,00	0,00	0,50	0,50	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,75	0,00	0,00	0,50	0,00	0,50
	Serviço ($1 > 0,60m$) (0,5)	0,50	0,25	0,00	0,25	0,25	0,50	0,25	0,50	0,50	0,00	0,50	0,00	0,00	0,25	0,00	0,25
Sinalização tátil (1,0 ponto)	Direcional	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Alerta	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Estado de conservação do pavimento (1,0 ponto)	Bom (1,0 ponto)	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Razoável (0,5 ponto)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ruim (zero)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mobiliário ordenado e sinalizado (1,0 ponto)		0,50	0,50	0,00	0,50	0,50	0,75	0,50	0,50	0,50	0,00	0,50	0,50	0,00	0,50	0,00	0,50
Σ		8,50	6,00	5,00	6,50	6,50	8,75	7,00	8,50	8,50	5,00	7,25	5,50	5,00	6,50	5,00	7,50
Média		6,69															

Fonte: Cavalcante, 2012 adaptado pela autora

Dentre todas as ruas analisadas, as situações mais críticas são os trechos 3 da avenida Oliveira Brito e trecho 1 da rua Castro Alves, na primeira situação devido a largura da faixa de rolamento é possível aumentar a largura da calçada e resolver o problema. No segundo caso a situação é delicada porque além da pouca largura da calçada a rua não é muito larga. A seguir, será detalhada a análise individual mostrando fotos e explicando a situação em cada trecho das ruas que compõem a poligonal e o que foi resumido na tabela dois acima.

No tocante ao piso tátil, na maior parte dos trechos ele é inexistente, e nos trechos que vemos a presença não foram executados de maneira que permite uso de maneira efetiva; porque não se conectam e\ou por estarem aplicados incorretamente.

Devido a necessidade da divisão de trechos em algumas ruas, foi-se elaborado um mapa (figura 18) para melhor entendimento dos trechos de cada rua, os trechos vão estar sempre indicados nas mesmas cores; os trechos 01 sinalizados em verde, os trechos 02 em azul e os trechos 03 em amarelo; tendo em vista que são muitas ruas na análise individual as imagens são acompanhadas de um mapa chave, onde o trecho da rua está destacado na cor rosa.

Figura 18: Mapa dos trechos das ruas



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

No caso da rua Santa Cruz e da rua Praça Getúlio Vargas, apesar de existir trechos divergentes entre si em alguns aspectos, as condições gerais de acessibilidade não se alteravam nos valores por isso elas foram analisadas sem divisão em trechos.

- Avenida Oliveira Brito

No trecho 01 as calçadas possuem pelo menos dois metros de largura e com faixa livre para circulação; o mobiliário encontra-se sempre no limite da calçada de maneira ordenada, entretanto não possui sinalização para esses; a pavimentação encontra-se em bom estado de conservação, mas sofre variação do tipo de material entre os lotes. Outro ponto observado é o uso da calçada como extensão do comercio, utilizando-se dela para acomodar expositores dos produtos e barracas de comidas que são montadas sobre essas.

Figura 19: Calçadas do trecho 01 da Av. Oliveira Brito



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 20: Trecho 01 da Av. Oliveira Brito



Fonte: Acervo da autora, 2024

No trecho dois, a totalidade da calçada alcança largura superior a dois metros, entretanto o principal problema são as escadas e rampas que dão acesso as edificações e estão alocadas sobre os passeios ocupando na maior parte dos casos mais da metade da largura total, gerando obstrução do espaço reservado a caminhabilidade. Isto é, a área de uso livre é praticamente inexistente, as três áreas de uso não ficam definidas, elas coexistem no mesmo espaço. A pavimentação encontra-se em bom estado de conservação, mas com uma grande variedade de materiais durante o percurso.

Figura 21: Calçadas do trecho 02 da Av. Oliveira Brito



Fonte: Acervo da autora, 2024

O trecho três representa a situação mais crítica dessa via, a largura da calçada é inferior a dois metros. Além disso, verifica-se a presença de diversas barreiras arquitetônicas. Nessa via, ou seja, em todos os três trechos aqui analisados a ocupação do solo é predominante comercial.

Figura 22: Trecho 03 da Av. Oliveira Brito



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Rua Manuel Américo Passos

Nessa via a largura das calçadas é inferior a dois metros, mas, no entanto, é livre de barreiras arquitetônicas na maior parte da sua extensão, porém existem pontos problemáticos que podemos notar. Barreiras arquitetônicas presentes em alguns lotes para o acesso a esses, ou seja, rampas e\ou escadas para possibilitar a entrada nas construções que acima do nível do passeio.

Outro ponto são os mobiliários urbanos que apesar de estarem ordenados sempre nas extremidades da calçada próximo a faixa de rolagem de veículos, não estão sinalizados e em conjunto com a pouca largura acabam alocados no trecho livre remanescente depois de excluída a faixa onde existem as barreiras citadas anteriormente. Assim sendo, a composição total da via faz com que a caminhabilidade plena não seja garantida, para percorrê-la é preciso estar fazendo um zique zangue a fim de desviar dos obstáculos.

Figura 23: Calçadas na rua Manuel Américo Passos



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Rua estacionamento

Nesta via a calçada possui largura de pelo menos dois metros, a pavimentação das calçadas apesar de possuir material diferente entre os lotes, se encontra em um bom estado de conservação. Não há presença de obstáculos físicos sobre a calçada como rampas e escadas para o acesso aos lotes.

O mobiliário urbano se encontra ordenado, entretanto precisando de sinalização. A via é predominante de uso comercial e tem um grande fluxo diário de pessoas, em alguns trechos podemos ver o piso tátil aplicado de maneira individual no lote, uma exemplificação do que se foi relatado acima sobre o uso incorreto deste. Em suma, os problemas encontrados são facilmente resolvidos, resultando numa calçada que garante caminhabilidade segura e plena.

Figura 24: Calçada da rua estacionamento



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Rua João Lourenço

Nesta via está localizado o INSS e alguns órgãos públicos, como por exemplo a receita federal e o fisco municipal. A calçada possui largura superior a dois metros de largura e é o único caso em que a pavimentação além de bem conservada segue uniforme por todo a sua extensão, sem variedade de material na sua extensão.

O mobiliário apesar de não sinalizado é ordenado, outro ponto observado é a presença de rampas de acesso da faixa de rolagem para a calçada e a presença de vagas reservadas para idosos e pessoas com deficiência.

Figura 25: Perspectiva geral da calçada da rua João Lourenço



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Rua Praça Getúlio Vargas

Nesta via as calçadas possuem largura inferior a dois metros em toda a sua extensão, a sua pavimentação está conservada, apesar de apresentar diferentes materiais, esses não são muito divergentes entre si. Entretanto em um primeiro ponto, nota-se como a calçada é livre de barreiras arquitetônicas, permitindo que se percorra ela de maneira tranquila e segura.

Num outro ponto vemos a ocorrência de rampas e escadas que ocupam praticamente toda a largura, a presença desses elementos da maneira como estão, representam uma contradição, porque existem a fim de permitir o acesso a todos na edificação, ao mesmo tempo estão alocadas sobre a calçada ocupando a maior parte da calçada. No pouco espaço remanente, ainda estão os postes, dessa maneira impede a acessibilidade durante a caminhada na calçada.

Figura 26: Calçadas rua Praça Getúlio Vargas



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 27: Calçada rua Praça Getúlio Vargas



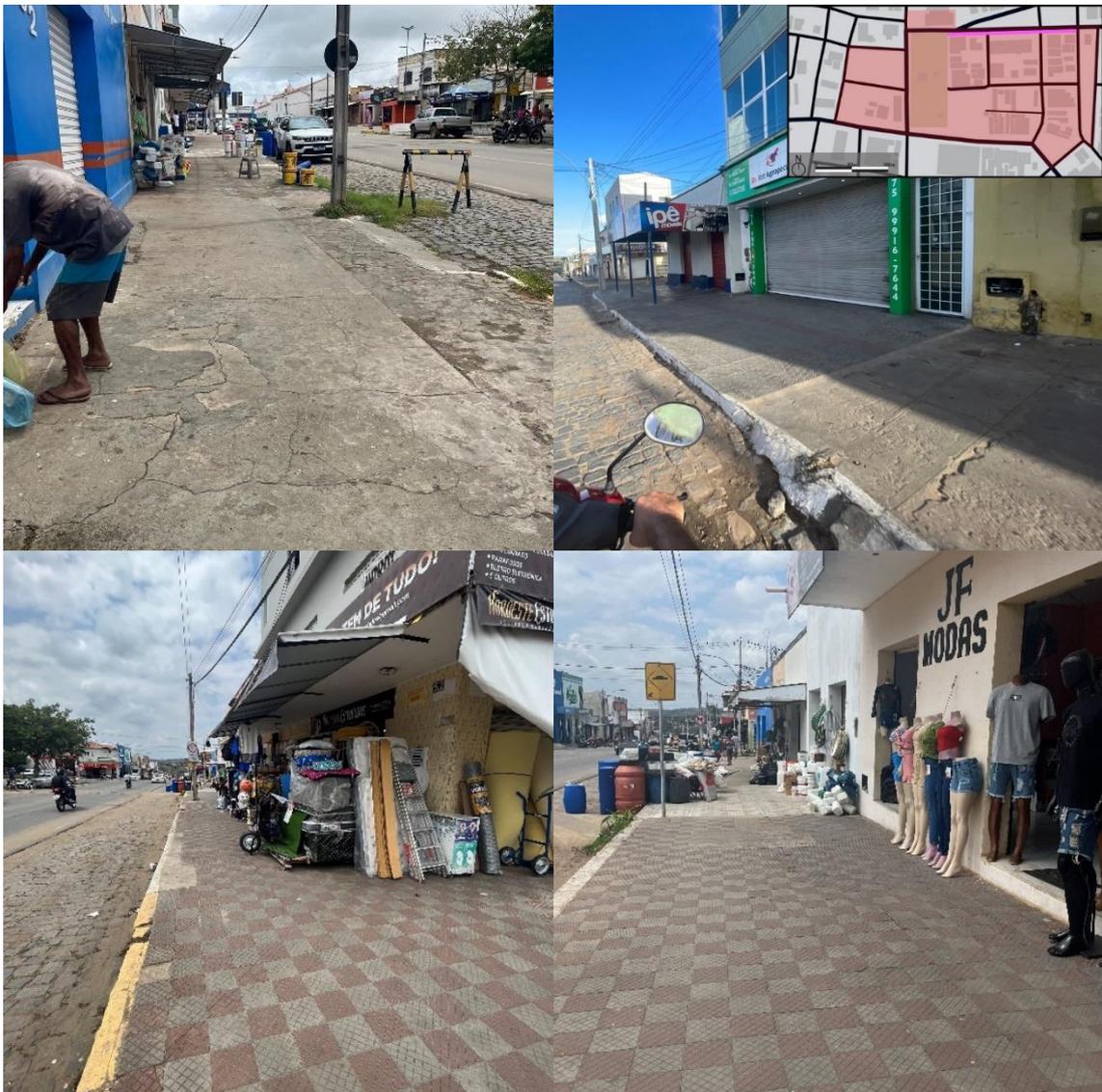
Fonte: Acervo da autora, 2024

- Avenida Santa Tereza

Nesta via a largura da calçada é superior a dois metros, a pavimentação possui diferentes de materiais, mas o estado de conservação na maior parte é bom, e em alguns trechos regular. O mobiliário urbano, como postes e afins se encontram ordenados apesar de não sinalizados

O principal problema nessa via, é o uso da calçada como extensão do comercio, produtos sendo expostos sob essa, determinados comércios ocupam a uma parcela superior a metade da largura total da calçada. Essa prática gera obstáculos físicos, resultando obstrução da área reservada para o trânsito de pedestres, entretanto é um problema de fácil solução

Figura 28: Calçadas da Avenida Santa Tereza



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Rua Pierra A. Rodrigues

No primeiro trecho observamos uma largura de calçada bem maior que dois metros e sem ocorrência de elementos arquitetônicos alocados sobre ela que geram obstrução; o mobiliário urbano não possui sinalização, mas se encontra ordenado no limite da calçada próximo a faixa de rolagem dos veículos; a pavimentação possui um bom estado de conservação, apesar da diferença dos materiais vistos na sua extensão. Essas características são pontos positivos para garantir a acessibilidade, porque os pontos observados que precisam ser melhorados são de soluções simples.

A pavimentação possui um bom estado de conservação, embora tenha diferença dos materiais vistos durante a sua extensão, um ponto mais problemático a se destacar que podemos notar é um desnível de cerca de 15cm entre as calçadas de dois lotes. Aqui podemos ver outro exemplo do piso tátil aplicado, mas de modo que não permite o uso efetivo.

Figura 29: Trecho 01 da rua Pierra A. Rodrigues



Fonte: Acervo da autora, 2024

Já no segundo trecho, olhando o mapa corresponde ao lado esquerdo da via, nele as calçadas possuem largura inferior a dois metros, e é repleta de escadas e/ou rampas para acesso as edificações, esses obstáculos arquitetônicos ocupam a maior parcela da calçada. Em alguns lotes ocupa toda a largura desta, sem deixar nenhuma faixa livre e com as rampas chegando a avançar na faixa de rolagem, além da presença dos postes alocados no pouco espaço que sobra. Esse cenário impede a caminhabilidade dos pedestres de maneira contínua e segura.

A pavimentação apresenta bom estado de conservação, mas uma grande variedade de materiais entre os lotes, a mesma situação que foi encontrada no trecho 01 da mesma via. Essa via localiza-se na transversal de uma avenida, e por isso temos uma variedade de ocupação do solo, apesar da presença do comercial e serviços, ainda vemos a existência de algumas residências; essa característica resulta em fluxo de trânsito de baixo para intermediário.

Figura 30: Calçada do trecho 02 da rua Pierra A. Rodrigues



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Rua Manuel F. da Cruz

Nessa via em ambos dos trechos, as calçadas apresentam largura com menos de dois metros totais. No primeiro trecho, vemos que ela é contínua sem a presença de obstáculos, a pavimentação encontra-se em bom estado de conservação, embora vejamos diferentes tipos de materiais, eles não são muito divergentes entre si; a variação nesse exemplo é mais em relação ao tamanho e ao design do revestimento aplicado, mas são todos cimentícios.

Uma outra coisa notada é a presença do piso tátil, que foi aplicado isoladamente em um dos lotes e não apresenta continuidade, sendo assim não permite o seu uso para as pessoas com deficiências visuais de maneira plena e segura.

Figura 31: Calçadas do trecho 01 rua Manuel F. da Cruz



Fonte: Acervo da autora, 2024

No segundo trecho, afóra a calçada com largura inferior a dois metros. A pavimentação numa análise geral encontra-se em um bom estado de conservação embora possua diferentes materiais, com exceção de um lote que se nota vegetação crescendo e devido à falta de manutenção há presença de buracos.

Outro tópico é a presença de rampas e escadas para o acesso as edificações, que estão alocadas sobre as calçadas, essa via possui uma declividade de 1,96 esse valor não impede a implementação da acessibilidade, entretanto algumas construções nivelaram as calçadas a partir da cota nível mais alta do seu lote, enquanto outra executaram as calçadas seguindo a declividade, por isso diferenças de níveis podem ser vistas entre as calçadas dos lotes. Essa condição gera impedimento para a caminhabilidade plena e efetiva.

Figura 32: Perspectiva geral trecho 02 da rua Manuel F. da Cruz



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 33: Calçadas trecho 02 da rua Manuel F. da Cruz



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Rua Castro Alves

O primeiro trecho dessa via demonstra o caso mais crítico da poligonal, além das calçadas possuírem largura inferior a dois metros de extensão, e em alguns pontos ela chega a possuir menos de um metro, dentro dessa pouca largura ainda conta com a presença de escadas e rampas alocadas sobre elas que em determinados pontos ocupam toda a sua extensão existente. Pontuamos aqui que em determinado ponto do trecho considerando o comprimento dos degraus das escadas mais a parcela livre, a calçada apresenta largura superior a dois metros; entretanto observando o contexto geral foi-se considerado apenas a faixa livre que tem largura inferior.

Considerando essas barreiras físicas, pode-se dizer que em seus pontos mais críticos a calçada é praticamente inexistente. Apesar de possuir uma região onde ela se encontra livre de quais obstáculos arquitetônicos a largura total é de cerca de 70cm, outros pontos observados são; as diferenças de níveis observadas entre os lotes, o formato irregular em determinados pontos provavelmente advindo da urbanização mais antiga, a quebra de continuidade em um ponto devido à ausência do elemento do passeio, esse ocorre porque no passado existia uma rua transversal que foi fechada irregularmente pelos proprietários dos imóveis adjacentes e nunca foi-se construído a calçada.

A pavimentação num aspecto geral está em um bom estado de conservação, embora os tipos de materiais sejam dos mais diversos modelos e tipos. A via hoje é de mão única e permite estacionamento apenas em um dos lados, o que minimamente um ponto positivo.

Essa via apresenta o uso majoritariamente comercial e um com fluxo de veículos de moderado para alto, apesar dos diversos pontos problemáticos apontados na condição atual, é possível executar mudanças que vão garantir a acessibilidade nessa via.

Figura 34: Calçadas trecho 01 da Rua Castro Alves



Fonte: Acervo da autora, 2024

No segundo trecho a situação é menos delicada, a calçada possui a largura superior a dois metros e sem a presença de barreiras arquitetônicas sobre ela, vemos árvores em alguns pontos, apesar do tema desse trabalho não ser esse é importante ressaltar a importância da arborização nas cidades e nesse caso elas estão localizadas ordenadas junto aos postes sempre nas extremidades das calçadas próximo a faixa de rolagem dos veículos, no entanto carece de sinalização.

A pavimentação possui um bom estado de conservação, mas como na maioria das vias analisadas anteriormente vemos uma diversidade do tipo de material entre os lotes; outro detalhe a presença de uma rampa em uma edificação que se estende por grande parte da largura, e a diferença de nível entre os lotes.

Figura 35: Calçadas trecho 02 da Rua Castro Alves



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Rua Santa Cruz

Nessa via, a largura total da calçada não possui valor igual ou superior a dois metros em nenhum trecho, além disso podemos observar diversos pontos críticos onde a presença de rampas e/ou escadas alocadas sobre elas. Em certos casos rampas construídas no exato mesmo tamanho das calçadas e recortes próximos a faixa de rolagem para a disposição das escadas, resultando assim em barreiras arquitetônicas.

Outra questão são as diferenças de níveis gritantes entre praticamente todos os lotes, em alguns casos a diferença vista é superior a 30cm. Ademais, vemos o uso da calçada como extensão do comércio, os produtos expostos sobre as calçadas e ocupando em determinados pontos toda a sua extensão, obstruindo totalmente a circulação por ali. A caminhabilidade pela calçada nessa via é difícil inclusive para pessoas que estão dentro dos padrões impostos pela sociedade.

Num outro ponto da via observamos uma calçada com menos incidência barreiras físicas, mas elas ainda estão presentes bem como os desníveis entre os lotes, porém de maneira mais sutil. Entretanto, a largura da calçada ainda é inferior a dois metros, no trecho da via que vai chegando mais próximo a avenida Evênci Brito vemos a largura das calçadas diminuir chegando a praticamente deixar de existir

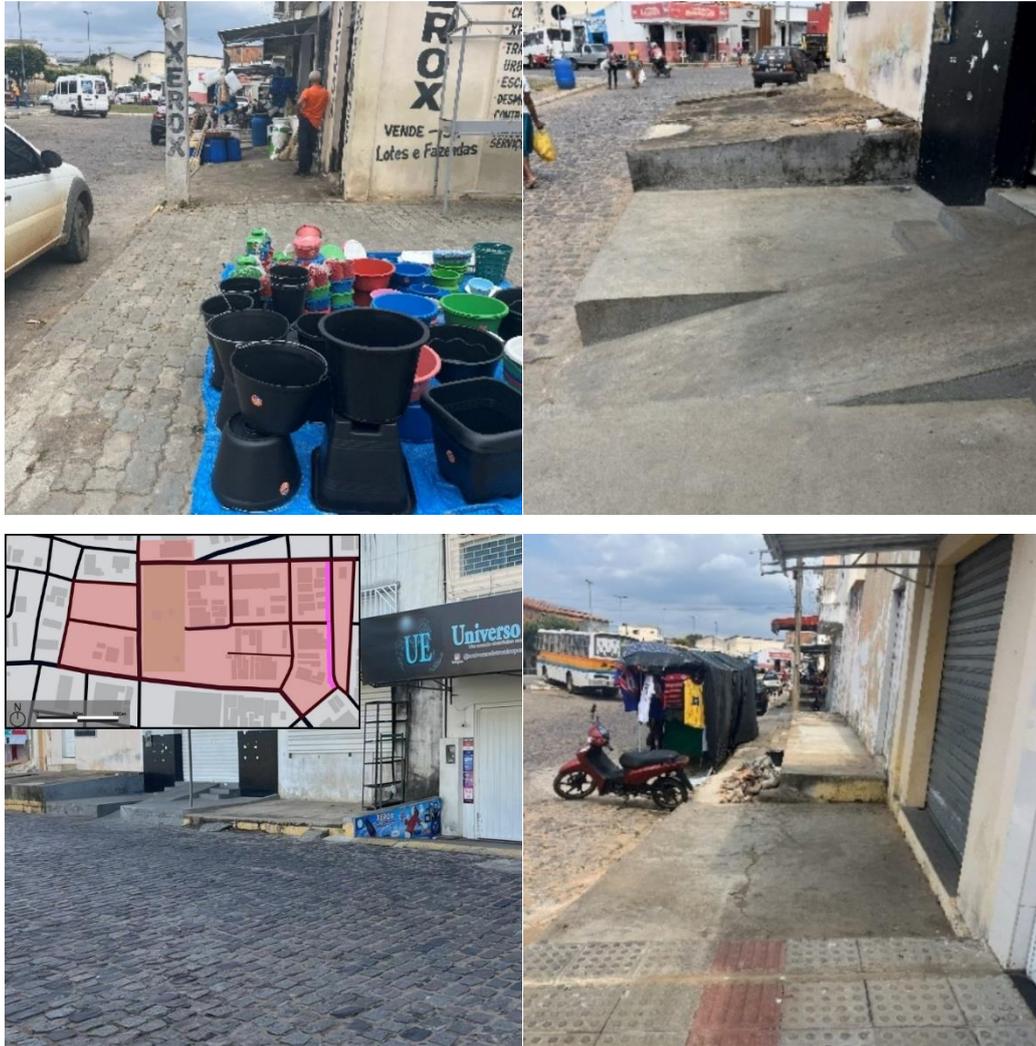
No tocante a pavimentação, apesar de vermos diferentes tipos de materiais usados, numa perspectiva geral estão em um bom estado de conservação, em determinado lote podemos notar o piso tátil utilizado como revestimento.

Figura 36: Calçadas da rua Santa Cruz



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 37: Calçadas da rua Santa Cruz



Fonte: Acervo da autora, 2024

- Avenida Evência Brito

Nessa via a largura total da calçada é inferior a dois metros por toda ela, em um determinado ponto podemos notar a presença de escadas alocada sobre ela, ocupando grande parte da sua extensão e gerando barreiras físicas. Num outro ponto vemos um passeio mais livre, porém em ambos se observa o mobiliário urbano, como postes e placas de sinalização de tráfego dividindo espaço com a faixa livre.

Apesar dessa situação a largura total da via é grande, permitindo que seja possível aumentar a largura existente da calçada e proporcionando assim larguras mínimas para a faixa de serviço, de acesso e a faixa livre para circulação de pedestres. A pavimentação tem divergências nos tipos de materiais, no entanto são em relação ao tamanho e ao design, pois são todos cimentícios e estão em um bom estado de conservação.

Figura 38: Calçadas avenida Evência Brito



Fonte: Autora Costa, 2024

3.2 EXPERIÊNCIAS SIMILARES

3.2.1 PROJETO PILOTO DE ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRIO DE SALVADOR

A rota acessível no centro histórico de Salvador foi a primeira da Bahia, sendo uma iniciativa concebida pela Superintendência dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SUDEF) do Governo do Estado da Bahia (Silva, 2021); elaborado e coordenado pela Secretária da Justiça Cidadania e Direitos Humanos – SJCDH em parceria interinstitucional com o Escritório de Referência do Centro Antigo – ERCAS e a Fundação Mario Leal Ferreira – FMLF, e contou com o apoio de vários outros órgãos, sendo eles: Instituto do Patrimônio Histórico e Nacional na Bahia - IPHAN, Companhia de Desenvolvimento da Bahia – CONDER e da Secretária de Cultura da Bahia por meio do Instituto do Patrimônio Histórico Cultural da Bahia – IPAC. (Sena, 2013)

Todas as informações que abaixo vão ser expostas e explicadas sobre este projeto piloto de acessibilidade no Pelourinho, foram retiradas de duas fontes do livreto desenvolvido pelo governo da Bahia, lançado em 2013, com texto de Marília Cavalcante e imagens de Daniel Oliveira e Rúbia de Oliveira, onde explica todas as etapas e o processo deste e a segunda fonte foi a tese de doutorado de Larissa Scarano.

O projeto piloto definiu uma rota acessível parte do Cruzeiro de São Francisco passando pelas ruas Alfredo de Brito, rua Gregório de Matos, rua das Laranjeiras, Largo do Pelourinho, ademais dá acesso a: Igreja de São Francisco, Igreja da Ordem Terceira de São Francisco, Galeria Solar Ferrão, Museu da Cidade, Fundação Casa de Jorge Amado, Igreja de São Pedro dos Clérigos e Igreja de São Domingos, esses sendo importantes edifícios contemplados por ela.

O projeto piloto foi concebido prevendo a promoção dos espaços universalmente acessíveis a partir do conceito de modulo de acessibilidade que tem como perspectiva ampliar esse primeiro projeto a outras áreas do centro histórico. Com a rota é possível acessar de fato os espaços contemplados por ela, diferentemente do que ocorre em intervenções pontuais urbanas que ocorrem pelo país. (Cavalcante, 2013). É de extrema relevância pontuar que a colaboração de diversas entidades foi essencial para tornar possível o projeto e principalmente a execução possível.

O processo teve início em agosto de 2011, onde ocorreu a primeira reunião com os colaboradores para discutir as questões relacionados ao direito de acesso ao patrimônio tombado, dois meses depois uma outra importante conquista, o parecer e a aprovação do IPHAN. As intervenções iniciaram em abril de 2012, e a rota foi inaugurada somente em dezembro de 2012, por se tratar de um espaço público e de alta movimentação diária; a organização da obra precisou levar em conta o calendário das festas locais e alta estação dos turistas. (Cavalcante, 2013)

Essa área, que também é chamada de Pelourinho surgiu no início da colonização brasileira, ali no século XVI o que significa que é de um processo de urbanização muito antigo e onde a palavra acessibilidade nem existia. No século XX a cidade de Salvador sofreu diversas reformas urbanas, e nesse período já existia uma preocupação em preservar o patrimônio histórico, assim sendo durante 1938 e 1945 o IPHAN tombou como patrimônio nacional vários monumentos nesta área, e em 1952 fez o mesmo em outros conjuntos arquitetônicos e paisagísticos também ali.

Tendo essas questões em mente, vamos agora pontuar alguns pontos problemáticos observados que eram impedimentos para acessibilidade, num tocante as calçadas em alguns pontos contavam com apenas 60cm de largura total e ainda com comerciantes locais se apropriando delas para expor seus produtos, gerando obstáculos físicos num passeio que possuía dimensões pequenas. Outrossim é a largura total da via, que também é reduzida, assim sendo não é possível aumentar tanto as calçadas.

Tendo isso em mente, foi feita uma ampliação e as calçadas ficaram com pelo menos 1,50m, as caixas de drenagem que eram rentes ao limite das calçadas, ou seja do meio fio também foram remanejadas para o novo alinhamento, a figura 35 mostra o meio fio já realocado para sua nova posição, e podemos observar também a ampliação na largura total da calçada; na mesma figura vemos ainda a sarjeta localizada no alinhamento da calçada anterior a intervenção, e como a largura desta era bem reduzida e apertada.

Acerva das travessias, não possui nenhum mecanismo pré-existente e a solução proposta foi o rebaixamento das calçadas, ou seja, o nivelamento delas com via em alguns pontos estratégicos com a aplicação do piso tátil para sinalização. As figuras 36 e 37 apresentadas abaixo mostram alguns pontos onde foi realizado estes rebaixamentos

Figura 39: Processo de ampliação da calçada e realocação do meio fio e da sarjeta



Fonte: Oliveira Junior e Oliveira, 2013

Figura 40: Calçada rebaixada em esquina



Fonte: Oliveira Junior e Oliveira, 2013

Figura 41: Calçadas rebaixadas



Fonte: Santos, 2016

Outra questão presente era a problemática da irregularidade da pavimentação da via, a existente era um tipo realizada com uso da pedra conhecida popularmente como cabeça de nego e assentada de maneira similar ao paralelepípedo, ou seja, é feita uma camada de areia que serve com base e por cima desta aplica-se as pedras e por fim cobre com uma areia para “preencher”

as frestas entre as pedras. Entretanto com a intemperes naturais como chuva e o vento, o processo natural é que a areia tanto superficial como da camada de base se movimente e seja levada; desta maneira a superfície vai ficando irregular a cada dia.

A solução proposta para essa problemática de maneira que menos descaracterizasse o ambiente, mas ainda garantisse a acessibilidade plena a todos. Foi fazer uso da mesma pedra já utilizada, mas fazendo aplicação do concreto ciclópico revestindo as pedras a fim de deixar a pavimentação mais regular possível, nesse processo de requalificação cada pedra foi escolhida cuidadosamente pelos operários para quando as revestir com o concreto ciclópico não houvesse trepidação.

Figura 42: Aplicação do concreto ciclópico na pavimentação



Fonte: Oliveira Junior e Oliveira, 2013

O acesso a grande parte das edificações se dava por meio de escadarias, devido ao alto valor do gabarito de altura das soleiras (figura xx), o projeto piloto de acessibilidade apesar de não ter conseguido resolver o acesso a todas elas, conseguiu promover as construções de maior relevância para o interesse coletivo, entre elas a Fundação Casa de Jorge, o Museu da Cidade e Solar Ferrão.

Foram realizadas visitas técnicas e feitos vários estudos para entender qual seria a melhor a solução a se adotar no caso em especial da Fundação Casa Jorge Amado e do Museu da cidade que contavam com uma grande escadaria, a partir de modelos tridimensionais foi-se proposta a “escarampa”, a escadaria permaneceria como uma arquibancada natural para as pessoas admirarem o Largo do Pelourinho, enquanto a rampa permite a acesso autônomo e seguro a quaisquer pessoas.

Figura 43: "Escarampa"



Fonte: Jefferson Peixoto/Secom apud Bahia Revista, 2024

A passarela existente no Largo do Cruzeiro, obra do escritório da arquiteta Lina Bo Bardi era uma opção de piso mais regular, porém estava sem conservação e manutenção, assim sendo a foi realizada a requalificação dela e refeito os rejunte das pedras trazendo mais regularidade para ela.

Figura 44: Passarela antes da requalificação Figura 45: Passarela depois da requalificação



Fonte: Oliveira Junior e Oliveira, 2013



Fonte: Santos, 2016

Por fim, mas de extrema relevância foi o trabalho de conscientização que os órgãos e as pessoas envolvidas no projeto fizeram com os comerciantes acerca da importância de cuidar das novas calçadas e de deixá-las sempre livres de obstáculos; durante o acompanhamento da obra em agosto de 2012 pela Secretária da Justiça Cidade e Direitos Humanos, o então secretário passou em cada um dos estabelecimentos confrontantes a rota fazendo esse movimento com os proprietários.

Essa ação de buscar a conscientização precisa estar sendo continuado e estar sempre sendo renovado de tempos em tempos, haja visto que por muito tempo a população com deficiência foi negligenciada e muitas vezes esquecida\ignorada pelo governo e pela sociedade, dessa forma é necessário que a constância de falar cada mais vez mais sobre o assunto mude a forma de agir das pessoas e dos órgãos públicos.

4.0



DIRETRIZES DA ROTA ACESSÍVEL NA PIF 1

4.1 O CONCEITO DE UMA ZONA 30

Antes de iniciarmos as diretrizes apropriadamente, explicaremos aqui o conceito de **ZONA 30 – Z30**. O conceito surgiu na década de 1980, colocando as pessoas como protagonistas no desenho urbano (Silva e Seco, 2016). Nos locais onde esse é implementado a velocidade máxima permitida passa a ser de 30km/h, a via é inteira e nivelada e deixa de existir a divisão tradicional entre a faixa de rolagem e as calçadas.

Figura 46: Zona 30 em Zirndorf, interior da Alemanha



Fonte: Wickert, não datado

É sabido que a velocidade de 30km/h não impede a ocorrência de acidentes. Entretanto reduz eles e resulta a letalidade de forma significativa. O blog *Arqatualiza* dá arquiteta Ana Paula Wickert traz dados comparativos, por exemplo um atropelamento que ocorre num veículo a 60 km/h, é quase nula a possibilidade de sair ileso e cerca de 90% das vítimas acabam indo a óbito, porém na mesma situação, mas com velocidade de 30Km/h, somente 5% dos casos resultam em óbito, sendo que 35% saem ilesas. Outro exemplo é acerca do impacto que a reação dos condutores ao se encontrar em uma situação que precisa agir rápido, pois falando do tempo de resposta dos carros, um carro a 60Km/h para parar é preciso 18m; já a 30Km/h apenas 5m, além de dar maior visualização do seu o entorno quando está mais devagar.

Apesar de ser compartilhada entre pedestres, bicicletas, patinetes, motos e veículos a prioridade de locomoção passa a ser das pessoas que está a andando a pé; isso resulta em um aumento da qualidade de vida e da humanização da cidade, a possibilidade de proporcionar mais encontros e aproximar a vizinhança, além de um atrair mais pessoas para caminhadas e atividades físicas ao ar livre. (Blog Arqatualiza)

Para ser implementada é preciso um planejamento urbano, entender do fluxo de pedestres e dos veículos, do tráfego local e como ele vai ficar com a mudança para uma Z30. No entanto ela age de maneira que é como se devolvesse a rua às pessoas, é criado um ambiente mais seguro para as crianças brincarem e circularem, além de impactar positivamente o comércio porque tanto os carros como as pessoas andam mais devagar e assim observam mais as vitrinas e acabam por entrarem mais nos estabelecimentos.(Blog Arqatualiza)

Por fim, é significativo que a pavimentação nessas vias não seja de asfalto, mas sim de paralelepípedos ou piso intertravo, porque essa mudança de material já induz os carros a diminuir a velocidade; outro ponto é que mesmo com o nivelamento é interessante que ainda haja uma separação mesmo que só visual entre a calçada e o leito da via.

No Brasil podemos ver a implementação da chamada zona 30 em diversos locais, como por exemplo São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Salvador, nesse último vemos a aplicação desse recurso em diversas localidades bem como; na orla do Farol da Barra, nas imediações da Colina Sagrada no bairro Bonfim, na rua da Bélgica no comércio, na Rótula da Feirinha em Cajazeiras, na Praça Ana Lúcia Magalhães na Pituba, entre outros pontos.

Haja visto que o nosso objeto de estudo fica na Bahia, foi-se citado com mais enfoque exemplos da capital baiana com a intenção de mostrar que esse é um mecanismo que já está utilizado não só no país, mas também no estado. Outrossim é que algumas das vias possuem alto tráfego de veículos e não foi empecilho para a implementação da Z30.

Outro tópico de importância a ser explicado previamente, porque vai ser mencionado posteriormente é concreto lavado, um material utilizado na pavimentação de calçadas e afins que consiste basicamente num tipo de concreto antiderrapante. E resume-se a um concreto que é lavado com água, afim de retirar uma fina camada superficial de massa, deixando exposto os pedrisco.

4.2 DIRETRIZES GERAIS

Alguns problemas estão presentes em todo o conjunto, como por exemplo a falta de sinalização de quaisquer mobiliários urbanos, a inexistência ou irregularidade na aplicação do piso tátil, entres outros, ademais alguns pontos são recomendações que tocam a todos. Assim sendo, foi-se definido diretrizes gerais que devem serem seguidas por todos os perfis.

- Diretrizes gerais: ELIMINANDO BARREIRAS ATITUDINAIS
 1. A diretriz **UM**, de caráter geral, fala acerca da conscientização dos comerciantes, dos demais proprietários dos lotes e da população geral. É preciso que os órgãos públicos elaborem campanhas de conscientização e efetuem trabalho de formiguinha indo pessoalmente conversar com cada um dos atores sobre a importância da acessibilidade. É essencial que a implementação de rota acessível esteja atrelada a uma política pública continuada.
 2. A prefeitura deve buscar maneiras de incentivar as pessoas a desobstruírem totalmente as calçadas, deixando-as livres de quaisquer obstáculos sejam eles de caráter permanente ou temporário.
 3. O poder público deve fiscalizar e assegurar que todos os estabelecimentos públicos ou de uso coletivo estejam em conformidade com as leis de acessibilidade, ou seja garantir o acesso universal.
 4. Nas vias onde será implementada a zona 30, a reforma bem como a manutenção das calçadas fica a cargo da prefeitura; com exceção apenas das áreas que estiverem sendo usados para alocar os mecanismos de acesso aos lotes.
 5. Ordenar as faixas de uso das calçadas, assegurando que a faixa livre esteja sempre desobstruída.
 6. Execução do piso tátil em total conformidade com a norma NBR 16.537\2024, que trata especificamente sobre eles.
 7. O projeto deverá priorizar o pedestre e garantir a continuidade do percurso. desta forma, em alguns casos recomenda-se a implantação de faixas de pedestre elevadas e em outros casos o rebaixamento de calçadas.

4.3 DIRETRIZES ESPECIFICAS POR PERFIL

A caracterização das ruas em perfis distintos precedeu a elaboração das diretrizes. Para isso foram consideradas as semelhanças entre as características gerais das vias e por conseguintes soluções que pudessem ser replicadas entre elas; porque criar diretrizes projetuais para cada uma das ruas aqui analisadas seria exaustivo para esse trabalho e pensando numa possível implementação seria inviável. Assim sendo foi criado 4 perfis.

O primeiro perfil engloba a avenida Santa Tereza e o trecho um da avenida Oliveira Brito; neste as calçadas já possuem largura de pelo menos dois metros, em ambas chegam a possuir cerca de 4m de extensão. Apresenta bom estado conservação da pavimentação, faixa de uso bem definida, e com mobiliário ordenado na faixa de serviço. O principal problema está relacionado ao uso indevido pelos comerciantes dos estabelecimentos e também por camelôs, que criam obstáculo para os pedestres.

Figura 47: Mapa com demarcação das ruas do perfil 01



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

- Diretrizes para o PERFIL 01
 1. Padronização da pavimentação entre os lotes, que poderia ser realizado utilizando o piso tipo cimentício, este é o tipo que mais observamos ter sido aplicado nas calçadas das vias que compõem esse perfil.

2. Proibir o estacionamento de automóveis de um dos lados da via, a fim utilizá-la desta faixa para alocar os camelôs que atualmente se utilizam das calçadas, liberando assim estas e garantindo a acessibilidade plena.
3. Nas poucas ocorrências onde existem pequenas rampas e/ou escadas estabelecer prazo de um ano para os proprietários dos lotes resolverem o acesso as suas construções sem gerar barreiras físicas nas calçadas.
4. No percurso da rua devem ser construídas faixas elevadas para garantir a travessia de todos de forma mais segura e prática.

Em resumo esse perfil irá contar com uma calçada com largura mínima de três metros, e totalmente livre de obstáculos, onde possibilita uma divisão espacial entre as faixas livre e de serviço, nessa última deve estar alocado os diversos mobiliários urbanos bem como postes de iluminação e sinalização, lixeiras, bancos e outros afins.

Figura 48: Ilustração do perfil 01



Fonte: Elaborado pela autora, 2024

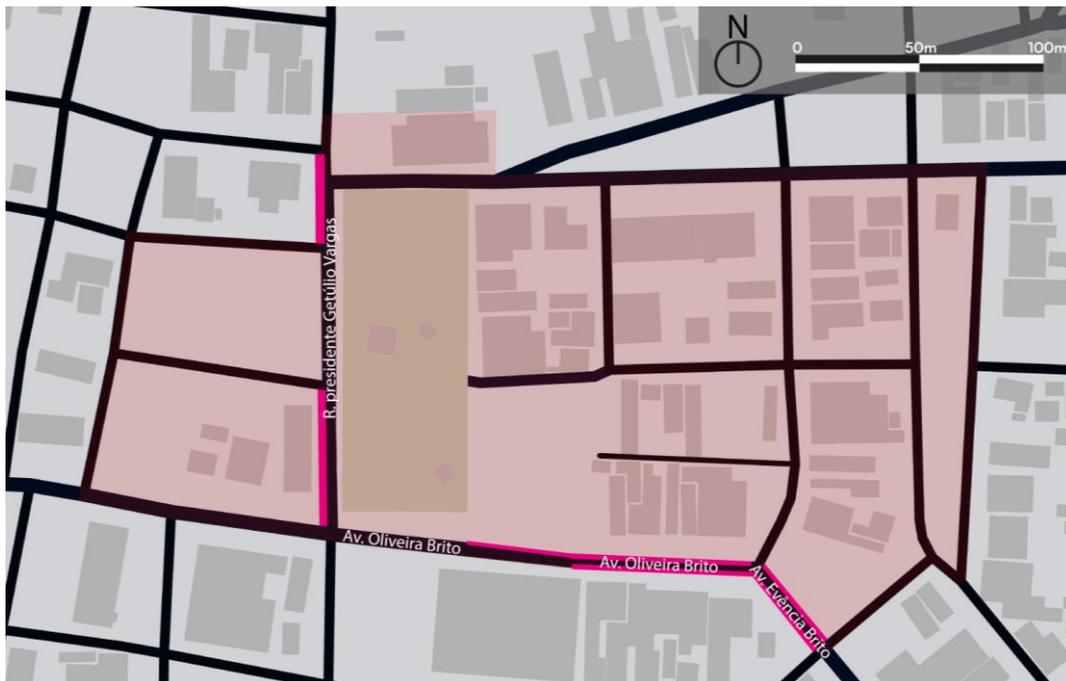
No segundo perfil foram englobados os trechos dois e três da avenida Oliveira Brito, a rua praça Getúlio Vargas e a avenida Evencia Brito; a largura das calçadas nessas vias não

chegam a dois metros, além disto notamos uma incidência significativa de rampas e escadas alocadas sobre as calçadas que geram barreiras físicas dificultando a caminhabilidade da população.

É válido pontuar que além das barreiras físicas irregulares que o pedestre precisa enfrentar, há também a presença do mobiliário urbano como por exemplos postes de iluminação e sinalização, que apesar de estarem posicionados de forma ordenada acabam disputando o espaço que as pessoas.

Em um dos trechos parcela das calçadas na rua praça Getúlio Vargas verifica-se a pior condição e nesse ponto da via estão localizados a farmácia municipal e o ponto cidadão, dois serviços prestados por órgãos públicos que são de extrema relevância para a cidade e o primeiro tem uma frequência de usuários que são justamente mais afetados pela acessibilidade.

Figura 49: Mapa com demarcação das ruas do perfil 02



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

- Diretrizes para o PERFIL 02
 1. Aumento da largura das calçadas para deixar todas com no mínimo 3,50m de largura total e pelo menos 1,20 de faixa livre, criando assim uma área de circulação para a caminhabilidade.

2. No caso dos lotes vizinhos que possuem escadarias similares, nivelar o último degrau criando um nível igual entre todas criando um patamar único e propor uma rampa no sentido longitudinal que possibilite o acesso a essas edificações, essa condição é bem pontual no trecho dois da avenida Oliveira Brito.
3. Uma faixa de um metro será destinada ao acesso será destinada às calçadas das edificações comerciais, quando couber. para isso deverá ser analisado caso a caso.

Apesar das calçadas do perfil dois possuíram semelhanças, também possuem características divergentes entre os trechos. A figura 50 apresenta uma proposta norteadora esquemática a ser ajustada na elaboração do projeto de acessibilidade.

Mesmo que tenhamos realizado o diagnóstico detalhadamente da poligonal piloto no capítulo anterior, é inegável que afirmar que foram analisadas muitas vias. Assim sendo, a fim de refrescar a memória e de servir como comparação com o desenho esquemático, a figura 51 reapresenta a dinâmica urbana observada nas vias que compõe perfil 02.

Figura 50: Ilustração do perfil 02



Fonte: Elaborado pela autora, 2024

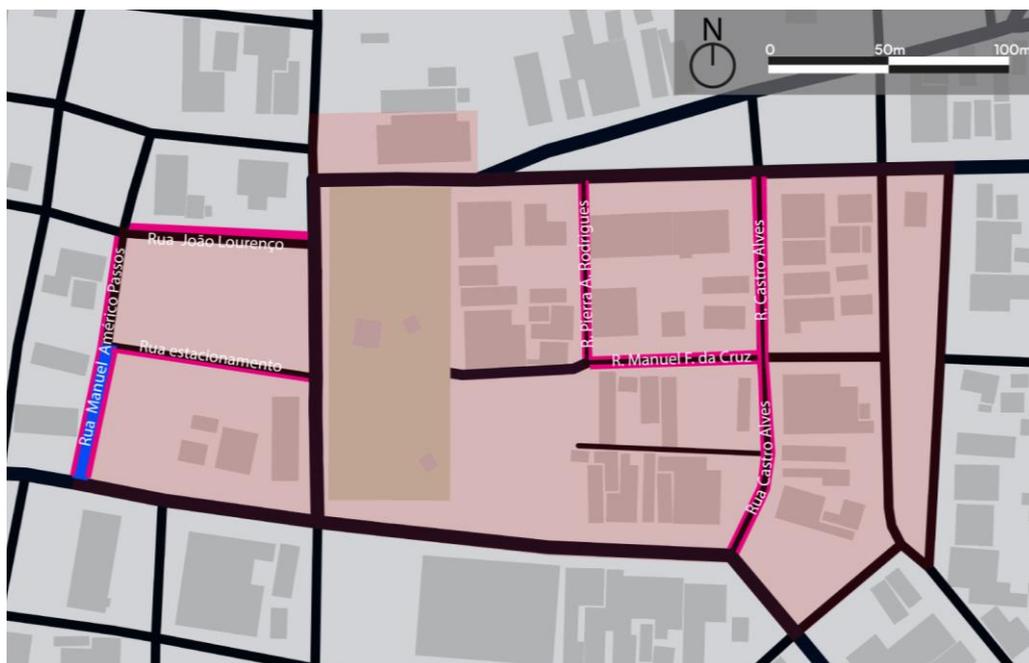
Figura 51: Cenário urbano em rua do perfil 02



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

O terceiro perfil conta com ambos os trechos de três ruas, sendo elas Pierra Antônio Rodrigues, Manuel F. da Cruz e Castro Alves. Nesse caso as características entre as calçadas não são tão semelhantes, entretanto o perfil foi definido porque na etapa de análise e definição das diretrizes foi observado que a solução definida poderia ser a mesma para todas elas. É importante pontuar que atualmente estas possuem sentido único de tráfego.

Figura 52: Mapa com demarcação das ruas do perfil 03



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

- Diretrizes para o PERFIL 03

1. A principal diretriz é a criação de uma zona 30, nessa parcela da poligonal; porque após análises entendemos que o tráfego de veículos não é muito intenso e há grande movimento de pedestre circulando não só em direção aos comércios e serviços dispostas nelas, mas muito também como um espaço de circulação para acesso a vias principais.
2. . Nos casos dos lotes onde possuem escadas e\ou rampas alocadas sobre as calçadas deixar 1m de largura destas para os proprietários resolverem os seus acessos, entretanto incentivando eles a se possível desobstruírem totalmente as calçadas, devido a esse ponto propõe-se que todas as calçadas possuam largura mínima de 3 metros totais
3. No trecho realçado em azul no mapa acima (figura 52) da rua Manuel Américo Passos, é proibido fluxo de veículos em qualquer sentido com a avenida Oliveira Brito. Propõe-se a criação de um calçadão apenas para circulação de pedestres, ciclistas e outros similares. A pavimentação nesse trecho em específico deve ser de piso intertravado retificado.
4. A cerca dos materiais da pavimentação no contexto da zona 30 as calçadas passaram a ser de concreto lavado e o leito da via seguir com o uso paralelepípedo que já é aplicado atualmente, que além de induzir a redução de velocidade naturalmente comparando com o asfalto, também retem menos calor.
5. Uso de balizadores a cada um dois separando a calçada da pista de rolamento, com exceção apenas nos casos em que houver entrada para garagem.
6. Buscando humanizar a via, propõe-se a inserção de árvores posicionadas ordenadas aos postes na faixa de serviço das calçadas, bem como bancos e lixeiras em distribuídas em pontos estratégicos por toda à área categorizada como Z30.

Como foi visto no diagnóstico feito anteriormente no capítulo 03, na maior parte das vias desse perfil, as rampas e escadas, no geral se encontram apenas em um dos lados das calçadas das ruas, enquanto no lado oposto as calçadas estão livres. Por isso a ilustração (figura 52) abaixo abarca a reserva de 1 metro para acesso aos lotes apenas em um lado.

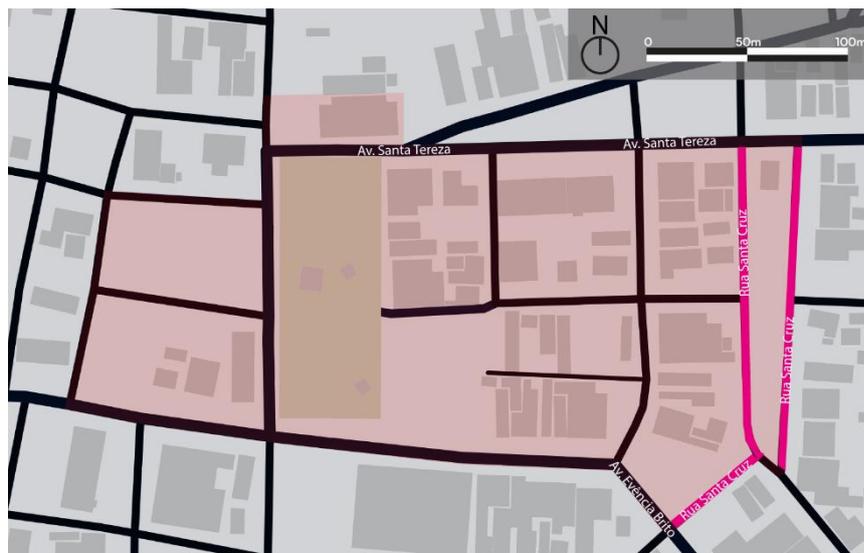
Figura 53: Ilustração do perfil 03



Fonte: Elaborado pela autora, 2024

O quarto e último perfil toca somente na rua Santa Cruz, essa é composta de diversas tipologias além de abrigar a estação de transbordo logo tendo alto fluxo de veículos pesados e por isso acabou tendo atenção especial.

Figura 54: Mapa com demarcação das ruas do perfil 04



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

Essa demanda especial, veio principalmente porque na maior parcela da sua extensão é cortada pela estação de transbordo, e num pequeno trecho aonde ela se encontra com a avenida

Evencia Brito, tem sua largura total diminuída consideravelmente em comparação com o resto da sua extensão.

Apesar de não estarmos trabalhando com nível projetual e alguns tópicos não precisarem serem tratados com riqueza de detalhes, algumas questões são trazidas para a discussão com o intuito para além de enriquecer o trabalho, melhor situar o leitor em relação ao cenário em que o estamos tratando.

Posto isso, pontuo que essa via na parcela é cortada pela estação de transbordo tem uma diferença de gabarito considerável entre as suas duas extremidades, entretanto esse corte efetuado pelo elemento urbano acaba resolvendo esse ponto, porque a estação foi construída no nível da rua que recebe o fluxo advindo da avenida Santa Tereza, essa é uma das via onde se é possível adentrar a cidade e por conseguinte tem alta intensidade de ônibus; desse modo a forma como está implementado esse recurso urbano facilita fluidez do transito.

No tocante ao outro nível da rua e aonde o tráfego de veículos se dá no sentido contrário, ou seja, da rua Santa Cruz em sentido a avenida Santa Tereza, existem rampas e escadas para possibilitar o acesso de pedestres que estão circulando nesse nível. Nas imagens a seguir conseguimos entender melhor essa situação.

Figura 55: Vista geral em frente da estação de transbordo



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 56: Vista da rua com gabarito maior Figura 57: Vista da rua com gabarito menor



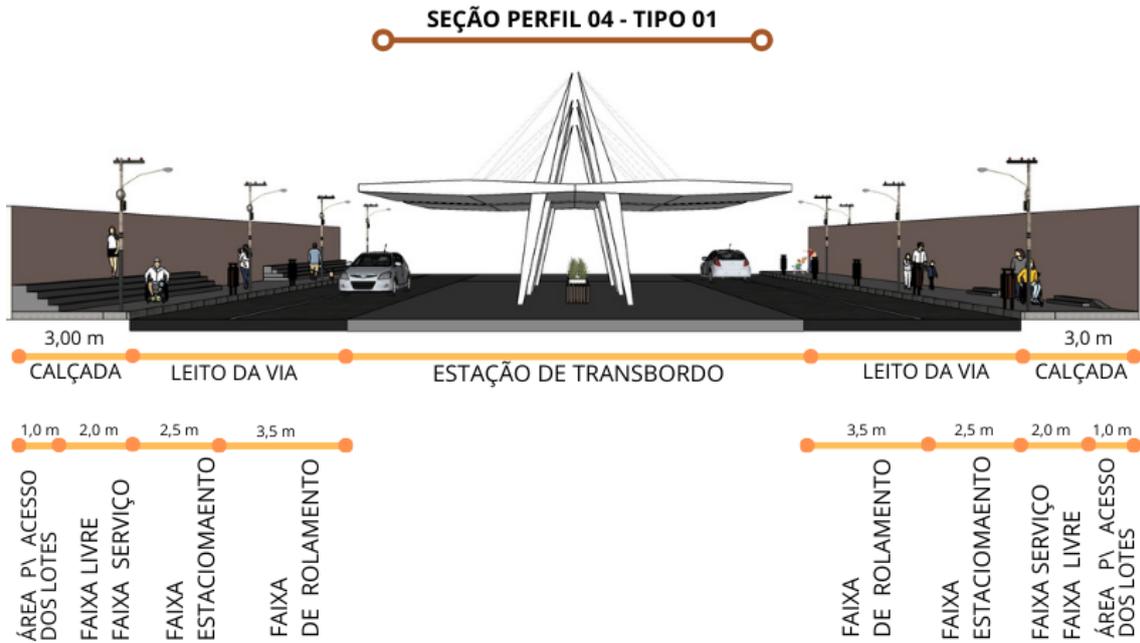
Fonte: acervo da autora, 2024

Fonte: acervo da autora, 2024

- Diretrizes para o PERFIL 04
 1. No trecho em que a via se encontra com a avenida Evencia Brito criar uma faixa de travessia elevada, atualmente o tráfego é de uma mão dupla mudar para mão única, nesse trecho a calçada possui cerca 60cm propõe-se aumentar a largura da calçada e deixá-la com pelo menos 1,50m.
 2. Como tem uma alta incidência de rampas e escadas que dão acesso as edificações, propõe-se que seja reservado um metro de largura para os proprietários dos lotes resolverem os seus acessos, e depois deste espaço tenha uma calçada livre, nivelada, contínua que se segue entre todos os lotes de pelo menos 2m, ou seja será preciso ter uma ampliação da largura total de todas elas. Apesar de essa não ser a solução ideal buscamos aqui soluções que sejam mais possivelmente implementadas.
 3. A pavimentação das calçadas em ambas as tipologias deve ser realizada de concreto lavado e o leito da via em paralelepípedo como já empregado atualmente.

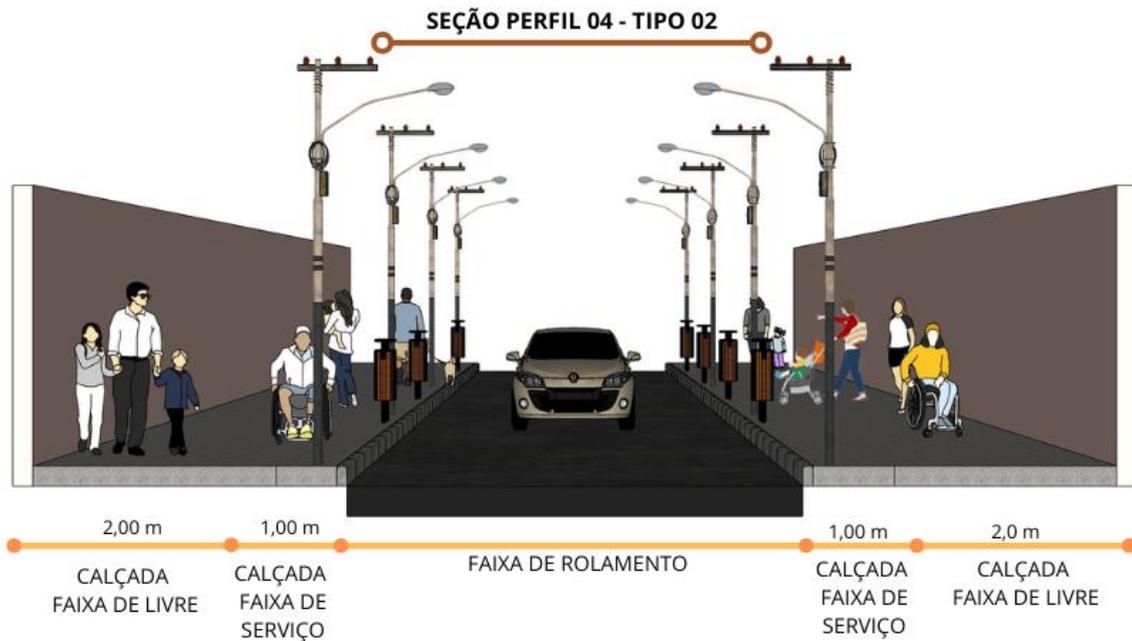
Apesar desse perfil abarcar apenas uma via e ter menos diretrizes comparado aos demais perfis, ele possui características singulares como já dito antes. Desse modo foi necessário elaboração de duas ilustrações para melhor entendimento.

Figura 58: Ilustração do perfil 04 – tipo 01



Fonte: Elaborado pela autora, 2024

Figura 59: Ilustração do perfil 04 – tipo 02



Fonte: Elaborado pela autora, 2024

Como pode ser observado, as diretrizes alteraram alguns fluxos viários com objetivo de otimizar os diferentes modos de transporte, a fim de melhor entendimento a figura 60 apresentada a seguir mostra o sentido dos fluxos existentes atualmente.

Figura 60: Atual fluxo de veículos



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

Após toda a análise geral e específica, e posterior confecção das diretrizes respectivas chegou num resultado que busca reunir num único produto o maior número de informações possível abordadas anteriormente, o mapa síntese geral (figura 60) reúne as diretrizes mais pertinentes e os relevantes.

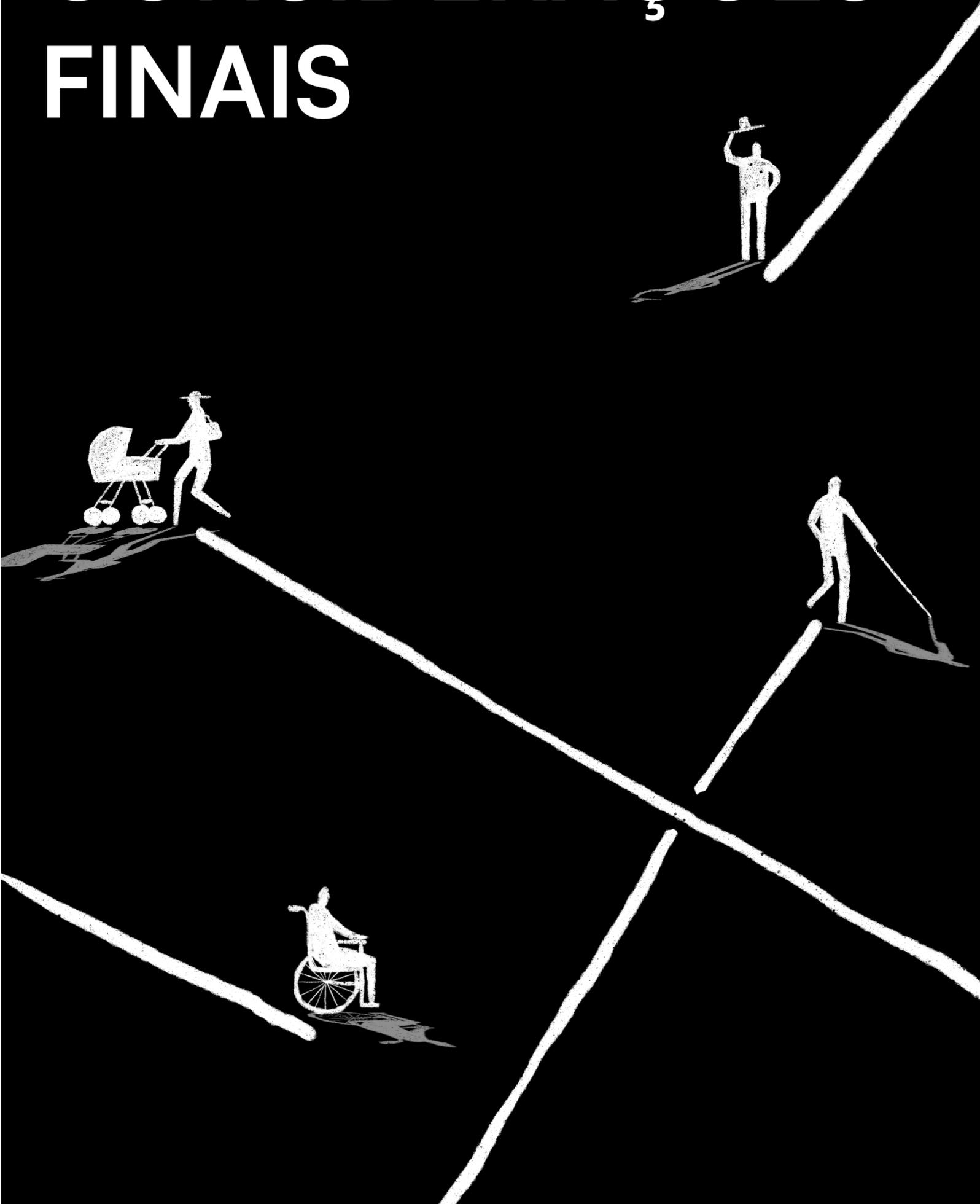
Ele representa os principais serviços e localidades abarcadas pela poligonal piloto de intervenção física; além de trazer o novo fluxo do tráfego proposto após a definição das diretrizes, indica as regiões onde foi sugerido que sejam definidas como áreas de zona 30, apresenta os espaços onde já existe calçada de uso exclusivo para pedestres bem como assinala o local onde recomenda que seja implementado um novo e por fim assinala pontos para construção de faixas de travessias elevadas.

Figura 61: Mapa síntese geral



Fonte: Google Earth, 2024 adaptado pela autora

CONSIDERAÇÕES FINAIS



Para discutir acessibilidade é preciso antes de tudo entender que este é um tema extremamente multifacetado e interdisciplinar, como abordamos anteriormente as pessoas com deficiência por muito tempo foram coladas a margem e por muitas vezes até excluídas da sociedade e por conseguinte do processo de construção das cidades. Foi apenas num passado recente, cerca de um século para cá que essa minoria passou a ser vista.

Essa mudança adveio de muita luta popular que resultou em direitos garantidos por meio de tratados internacionais e legislações nacionais específicas, entretanto como visto durante toda a argumentação a problemática da acessibilidade vai para além das pessoas com deficiência, é tocante também para as pessoas com mobilidade reduzida e esse grupo envolve os idosos, as crianças pequenas, sujeitos de mala, mães com crianças de colo ou com carrinhos de bebês e entres outros.

Apesar de nós, enquanto sociedade termos evoluído muito e atualmente existir um reduto considerável de legislações acerca da problemática ainda estarmos longe de oferecer a essa minoria igualdade de direitos e tratamento, isso reflete nas nossas cidades que em sua maioria encontram-se despreparadas para receber todos os indivíduos, em especial os que fogem do padrão idealizado dos usuários, afinal o meio reflete o povo.

Muito se é questionado o porquê tantas regras, normas e leis para as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, e a resposta pode parecer à primeira vista elaborada e complexa, no entanto é bem simples, esse arcabouço existe apenas para botar todos independente da condição física em pé de igualdade. Essa parcela da população é pouco vista em espaços públicos e coletivos, esse fato ocorre justamente porque os locais não estão preparados para receber a todos, como foi repetido à exaustão nesse trabalho essas pessoas existem, gritam para serem vistas e resistem dia após dia disputando lugar no meio de uma sociedade que parece não querer enxergá-las.

É sabido que essa, a sociedade, ainda está presa a uma espécie de herança social e cultural que mesmo com sutis mudanças permanece repetindo os mesmos erros do passado. No entanto não é suficiente simplesmente saber, é necessário reconhecer propriamente o peso disso,

é indispensável desnaturalizar esses costumes, não devem ser vistos como fatos imutáveis e naturais, como se as coisas sempre tivessem que ocorrer da mesma maneira.

Para além, é necessário também uma mudança governamental, que faça com que as legislações existentes sejam cumpridas e não fiquem somente no papel, dado que o apanhado de leis é suficiente; o problema está no devido cumprimento legal delas e na transformação das mesmas em ações reais e efetivas.

Considerando que como anteriormente discutido essa minoria por muito tempo foi exilada do convívio social, trancafiadas dentro da própria casa ou em instituições afastadas, colada à margem da sociedade; não podendo serem vistas como pessoas e sendo ignoradas. Provocou que a urbanização da maioria das cidades não levassem em conta a diversidade humana, resultando em centros urbanos que distanciam e afastam a pessoas com deficiência e\ou mobilidade reduzida da vivência cidadina; essa problemática advém justamente desse período histórico que se deu esse processo, onde a acessibilidade sequer era pensada, em alguns casos o termo ainda nem existia.

Na análise do estudo de caso realizado no município de Ribeira do Pombal, interior do estado da Bahia foi obtido que nenhuma das vias analisadas atendem a todos os critérios que garantem a acessibilidade universal, e como observado no discursão construída anterior a observação dos indicadores, essa condição gera espaços e por conseguinte cidades que não estão preparadas para receber a pluralidade dos seres humanos.

Porque acaba desconsiderando, excluindo, afastando todos aqueles que não estão englobados num padrão irreal, idealizado e ainda hoje perpetuado, que representa uma quantidade ínfima de pessoas; pois como foi reforçado várias vezes durante esse trabalho as pessoas que são diretamente afetadas pela falta de acessibilidade representa uma parcela significativa da população. Falando agora em especial das pessoas com deficiência que apesar de terem tido seus direitos negados por muito tempo, atualmente depois de muita luta possuem direitos como quaisquer outros.

Essas conquistas trás melhorias na qualidade vida para toda a comunidade, e como já foi constado o direito a cidade afeta diretamente a garantia de todos os demais direitos humanos,

haja visto que para acessar educação, saúde, trabalho, lazer e entres outros precisamos percorrer o meio urbano afim de que se cheguem nos locais onde esses são ofertados.

Foi tendo isso em mente que essa pesquisa criar diretrizes projetuais que possibilitasse transformar áreas já urbanizadas em outras épocas em espaços com presença de mecanismos que garantam a acessibilidade universal. Com a definição da poligonal de intervenção física um – PIF 1 no centro comercial e urbano da cidade de Ribeira do Pombal, e o posterior diagnóstico realizado nela, foram pensadas diretrizes projetuais que não tem intenção de serem decisivas, mas sim de propor que estejam dentro de uma realidade projetual

Foi tendo isso em mente que após a definição da poligonal de intervenção física um – PIF 1 no centro comercial e urbano da cidade de Ribeira do Pombal, seguida da realização do diagnóstico dessa, foram pensadas diretrizes projetuais que não tem intenção de serem incisivas, mas sim de propor orientações estudadas dentro desse contexto em que a urbanização ocorreu em outras épocas e assim estabelece-las de maneira palpável; sempre levando em conta o cenário real, a evolução dessas para um projeto e uma posterior execução.

Desse modo, as diretrizes agem de maneira que busca transformar o cenário urbano que possui urbanização consolidada em espaços onde há presença de mecanismos que garantam a acessibilidade universal. Ou seja, permitir que todos e quaisquer pessoas, independente da sua condição física, seja ela temporária ou permanente, desfrutem na cidade, da cidade, a vida nela e de todos os bens e serviços que ela oferece.

Que essa minoria tão esquecida pela sociedade, ocupem todos e quaisquer lugares, parem de apenas sobreviver nas cidades brasileiras e passem a viver, a gozar da vida pública e coletiva; que a cada dia esteja mais presente e sendo vista, e por consequência sendo levada em conta na produção não apenas no tocante a arquitetura e urbanismo, mas em todos os meios e a cada dia em mais meios.

As pessoas com deficiência, são antes de tudo pessoas e que existem e reexistem todos os dias, é preciso enxergar elas como parte do todo e não como uma variável, os espaços e produtos devem ser idealizados e produzidos de maneira que se leve em conta a pluralidade humana. É irredutível que nós enquanto sociedade precisamos mudar, obvio que olhando em retrospecto meio século para hoje tivermos muitos avanços, porém ainda há muito a ser feito e

que já deveria ter sido feito, os projetos devem ser concebidos de forma que garanta o uso universal.

Dito isso, a acessibilidade não pode e nem deve ser levada em conta como uma variável a ser encaixada, ela tem que estar presente na transversalidade dos projetos e nos casos das pré-existências buscar maneiras de garantir que ela seja implementada. Este trabalho busca ser mais um grão de areia no campo empírico acerca da acessibilidade, em especial nos espaços já consolidados; buscando reafirmar e ser resistência dentro dessa sociedade e realidade que diariamente desrespeita e deslegitima a população com deficiência

REFERÊNCIAS



ABNT NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 4ª edição, Rio de Janeiro, 2020.

ABNT NBR 9283: Mobiliário urbano, Rio de Janeiro, 1986.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres com Restrição de Mobilidade. Tese (Doutorado) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, p. 190. 2010

ARAUJO, Eliece Helena Santos. Acessibilidade e inclusão de pessoas com Deficiência na faculdade de direito da UFBA. Tese (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Estudos Interdisciplinares, Universidade Federal da Bahia. Salvador, p. 86. 2015

ARAUJO, Luiz Alberto David. A projeção constitucional das pessoas portadoras de deficiência. 4ª edição, Brasília: Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, 2011.

ARAUJO, Luiz Alberto David; FILHO, Waldir Macieira da Costa. A lei 13.146/2015 (o estatuto da pessoa com deficiência ou a lei brasileira de inclusão da pessoa com deficiência) e sua efetividade. Direito e Desenvolvimento, João Pessoa, vol. 07, n. 13., 2023, p. (12-30), 2016.

BAHIA. Governo do Estado. Projeto Piloto de Projeto piloto de acessibilidade: Centro Histórico de Salvador. Salvador: Secretaria de Justiça, Cidadania e Direitos Humanos (SJCDH), 2013.

BORGES, Jorge Amaro de Souza. Política da pessoa com deficiência no brasil: percorrendo o labirinto. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p.427. 2018.

BRASIL, Secretária Nacional dos Direitos Humanos. Para todos: o movimento político das pessoas com deficiência no Brasil, 2012

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 de out. 1988.

_____. Lei 7.853, de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 25 de out. de 1989.

_____. Decreto 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 21 de dez. De 1999.

_____. Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências, Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 de dez. de 2000.

_____. Decreto 3.956, de 08 de outubro de 2001. Promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 09 de out. de 2001.

_____. Decreto 5.296, de 02 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 08 de outubro de 2000 que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 03 de dez. de 2004.

_____. Emenda Constitucional Nº 12, de 1978. Assegura aos deficientes a melhoria de sua condição social e econômica. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 de out. de 1979.

BRASÍLIA. Federação Nacional das APAEs Legislação Comentada para Pessoas Portadoras de Deficiência e Sociedade Civil Organizada/Federação Nacional das APAEs. Brasília, 2003, com 428 páginas.

CAMBIAGHI, Silvana. Desenho Universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. 2 edição. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

CARLETTO, Ana Cláudia; CAMBIAGHI, Silvana. Desenho Universal: um conceito para todos. São Paulo: Instituto Mara Gabrilli, 2008.

CASTRO, Eduardo Ronchetti de. *Acessibilidade arquitetônica: conheça o método eficiente para aplicar a acessibilidade em seus projetos e obras*. 1ª edição. São Paulo: Acessibilidade aplicada, 2022.

CAVALCANTE, Marília Moreira. *Acessibilidade Integrada: Proposta de Módulo de Integração para Avaliação, execução e implantação do Desenho Universal*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador, p.202. 2012.

COSTA, Jucá. *Análise das alterações da NBR 9050:2020*. Médiun, 2020. Disponível em: <[https://medium.com/@virgilinojuca/an%C3%A1lise-das-altera%C3%A7%C3%B5es-da-nbr-9050-2020-25c29ccdbd52#:~:text=Na%20%C3%BAltima%20segunda%20\(3\)%2C,mobili%C3%A1rio%2C%20espa%C3%A7os%20e%20equipamentos%20urbanos..>](https://medium.com/@virgilinojuca/an%C3%A1lise-das-altera%C3%A7%C3%B5es-da-nbr-9050-2020-25c29ccdbd52#:~:text=Na%20%C3%BAltima%20segunda%20(3)%2C,mobili%C3%A1rio%2C%20espa%C3%A7os%20e%20equipamentos%20urbanos..>). Acesso em: 07 mar. 2024.

COSTA, Sandra Morais de Brito. *Por uma abordagem antropológica da deficiência: Pessoa, corpo e subjetividade*. Tese (Mestrado) – Universidade Presbiteriana Mackenzie . São Paulo, p. 288. 2007. *In*: Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído, 18., 2020, Porto Alegre. **Anais** [...] Porto Alegre: ANTAC, 2020.

FERREIRA, Jurandyr Pires. *Enciclopédia dos municípios brasileiros: planejada e orientada*. Rio de Janeiro: IBGE – Instituto brasileiro de geografia e estatística, vol. 21, livro 27985_21, Rio de Janeiro, 1958.

GARCIA, Amanda Ferreira; ANDRADE, Isabela Fernandes; FRANZ, Luis Antonio dos Santos; RODRIGUES, Lucas Barbosa da Silveira. *Evolução da NBR 9050: uma breve discussão a partir da avaliação comparativa entre as versões 2004 e 2015*.

GEHL, Jan; tradução Anita Di Marco. *Cidades para Pessoas*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GRUBBA, Leilane Serratine; Pissolatto, Luciano. *Mobilidade urbana para a inclusão da pessoa com deficiência (PCD)*. *Revista Direito a Cidade*, Rio de Janeiro, vol. 15, n. 04., 2023, p. (1937-1960), 2022.

IBGE – Instituto brasileiro de geografia e estatística. *Censo demográfico brasileiro de 2022*, Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

LANNA JUNIOR, Mario Cléber Martins. História do Movimento Político das Pessoas com Deficiência no Brasil. Brasília: Secretaria de Direitos Humanos. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Brasília, 2010.

MELLO, Anahí Guedes de. Por uma abordagem antropológica da deficiência: pessoa, corpo e subjetividade. Trabalho de conclusão de curso – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, p.86. 2009.

PADUA DA SILVA, Larisse et al. Curso Acessibilidade em Espaços Urbanos. 2020.

SALTON, Bruna Poletto; Agnol, Anderson Dall; Turcatti, Alissa. Manual de acessibilidade em documentos digitais. Bento Gonçalves: Instituto Federal de Educação, Ciência Tecnologia do Rio Grande do Sul, 2017.

SANTOS, Wedson Rufino dos. Pessoas com deficiência: nossa maior minoria. Revista de saúde coletiva, Rio de Janeiro, vol. 18, n 03, pag. (501-519), 2008

SELCULTBA. Divisão territorial da Bahia. Disponível em: <<http://www.cultura.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=314>>. Acesso em: 25 mar. 2024.

SILVA, Larissa Scarano Pereira Matos da. Acessibilidade em Sítios Históricos Urbanos: a contribuição da sinalização para orientação espacial. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, p.410. 2021.

SILVA. Otto Marques da. A epopéia ignorada: A Pessoa Deficiente na História do Mundo de Ontem e de Hoje. São Paulo: CEDAS, 1987.

SONZA, Andréa Poletto. Acessibilidade e tecnologia assistiva: pensando a inclusão sociodigital de pessoas com necessidades especiais. Bento Gonçalves: Instituto Federal do Rio Grande do Sul Campus Bento Gonçalves, 2013.

SIPAC - Sistema de Informações do Patrimônio Cultural da Bahia. Disponível em: <<http://patrimonio.ipac.ba.gov.br/territorio/semiario-nordeste-ii/>>. Acesso em: 22 mar. 2024.

SPINIELI, André Luiz Pereira; SOUZA, Leticia de Paula. A dimensão cidadã do direito à cidade: mobilidade urbana para as pessoas com deficiência. Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade, Foz do Iguaçu, vol. 06, n. 01., 2020.

TELLES, Roberval Ferreira dos Santos. A expansão da malha urbana nos últimos 15 anos do município de Ribeira do Pombal – BA. Trabalho de conclusão de curso – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Sergipe. Laranjeiras, p.159. 2020

VIRTUOSO, Eduardo. A cidade deficiente: o direito à cidade e a acessibilidade no cotidiano dos cadeirantes. Trabalho de conclusão de curso - Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p. 71. 2016.