

APRESENTAÇÃO

Um dos maiores desafios dos gestores públicos é promover a inclusão da população que não tem acesso aos serviços essenciais. A acessibilidade deve ser encarada como uma política que contribua para a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o respeito aos direitos fundamentais das pessoas. Trata-se de um resgate da cidadania, em uma proposta de gestão democrática, norteada por uma visão de sociedade mais justa e igualitária.

Importante cidade brasileira, Salvador foi a primeira capital do país e apresenta, no geral ainda hoje, em sua região central, a mesma configuração do traçado urbano da época da sua fundação. É considerada a 3ª cidade mais populosa do país com 2.673.560 habitantes, sendo que aproximadamente 15% desta população têm algum tipo de deficiência seja motora, visual, auditiva ou mental, conforme dados do IBGE.

Pensando, principalmente, nessa parcela da população, muitas vezes exposta aos mais diversos obstáculos físicos, culturais e sociais, que o CREA-BA constituiu em 2005 o Grupo de Trabalho de Acessibilidade (GT de Acessibilidade), composto por diversas Entidades e Instituições envolvidas com o mesmo objetivo: promover o “*Fácil Acesso para Todos*”, embasado em sua função social e no que dispõe o Decreto nº. 5.296/04.

O GT de Acessibilidade, no cumprimento de suas metas, e atendendo solicitação da Secretaria Municipal de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente – SEPLAM/PMS realizou uma vistoria no trecho Campo Grande até a Praça da Sé, tendo como eixo a Avenida Sete de Setembro e suas articulações com a Estação de Transbordo da Lapa e Terminal da Barroquinha. Esta vistoria levantou os diversos aspectos sobre acessibilidade, com vistas à elaboração de projeto a ser desenvolvido pela SEPLAM.

Este trabalho contém o diagnóstico dos problemas existentes no trecho em relação à acessibilidade das pessoas, enfocando, principalmente as áreas de circulação de pedestres, vez que o modo de transporte a pé corresponde a 30% do total de viagens realizadas na cidade. Espera-se que o resultado deste trabalho contribua, efetivamente, na elaboração do projeto citado, a partir de uma nova visão, que considere o acesso universal ao espaço público, beneficiando os moradores, os usuários e visitantes, a população como um todo, independentemente de sua condição física.

JUSTIFICATIVA

O centro tradicional de Salvador, apesar do surgimento de novos sub-centros, ainda concentra o maior contingente de usuários atraídos pelos diversos ramos de atividades ali existentes, como por exemplo: bancos, clínicas, escolas, comércio varejista em geral, serviços, além de ser uma área de interesse turístico.

Mesmo com toda esta concentração de comércio e serviços esta área ainda não está adaptada aos padrões de acessibilidade normalizados pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e demais legislações vigentes. Existem problemas de acessibilidade de toda ordem, como ausências de rampas, barreiras, obstáculos, dentre outros. Por isso, tornar o trecho Campo Grande – Praça da Sé acessível representa a garantia do direito das pessoas de ir e vir com liberdade, independência e segurança.

Com o objetivo de contribuir na redução desses problemas o GT de Acessibilidade do CREA-BA estabeleceu dentro do seu plano de ação para o exercício de 2006, a realização de uma Fiscalização Preventiva Integrada – FPI em uma região central da cidade visando o cumprimento do Decreto 5.296/04.

Tomando conhecimento dessa iniciativa, o Secretário de Planejamento Arquiteto Itamar José de Aguiar Batista protocolizou no dia 22 de março de 2006 o ofício nº 200/06/GABIN, (anexo I), solicitando a realização de vistoria conjunta no trecho compreendido entre o Campo Grande e a Praça da Sé, articulando com os acessos para a Estação da Lapa e para o Terminal da Barroquinha, visando à elaboração de projeto de acessibilidade a ser executado naquele local pela SEPLAM.

O presente estudo se propõe a diagnosticar os problemas de acessibilidade existentes, através de uma vistoria no trecho e seu entorno, recomendando algumas premissas básicas a serem contempladas no projeto executivo. Deseja-se, também, que esta iniciativa sirva de exemplo e modelo a ser praticado em outras áreas da cidade, tornando Salvador uma cidade mais acessível para todos.

OBJETVO GERAL

- Contribuir para tornar o trecho da Avenida Sete de Setembro, compreendido entre o Campo Grande e a Praça da Sé, incluindo as ligações à Estação da Lapa e ao Terminal da Barroquinha, acessível, mediante adaptação dos espaços, mobiliário urbano e equipamentos públicos para que todas as pessoas possam desempenhar suas atividades com dignidade, autonomia e independência.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diagnosticar os problemas de acessibilidade existentes no trecho da Avenida Sete de Setembro compreendido entre o Campo Grande até a Praça da Sé e seu entorno;
- Buscar o cumprimento das normas técnicas e da legislação específica pertinente à acessibilidade;
- Considerar as experiências vivenciais das pessoas com deficiência na análise dos problemas detectados em campo;
- Recomendar algumas medidas viáveis ao Poder Executivo visando subsidiar ações e políticas que tornem a área em estudo acessível;
- Contribuir com o Poder Público na busca de alternativas para garantir a cidadania plena no que concerne ao direito de ir e vir no trecho vistoriado.

PREMISSAS BÁSICAS

Ciente da importância do trabalho definiu-se os critérios a serem utilizados para a eficácia das ações, levando em consideração as seguintes premissas:

- Considerar de relevante importância às experiências e vivências das pessoas com deficiência, além dos dispositivos legais e das normas técnicas vigentes e incorporá-las na elaboração do projeto. Daí a importância de cada subgrupo ser composto por pessoa com deficiência.
- Assegurar soluções técnicas viáveis que evitem o sacrifício de árvores existentes no trecho vistoriado, considerando que a cidade carece de espaços verdes e a densidade arbórea está aquém do ideal.
- Considerar o entorno de cada trecho vistoriado, não se limitando à área preestabelecida. Foi deliberado estender a vistoria para os acessos às instituições das pessoas com deficiência, que se situam nas proximidades da área em análise.
- Homogeneizar o entendimento do grupo sobre algumas definições relativas à acessibilidade, tais como: Rota Acessível e Faixa Livre e demais definições do Decreto 5.296/04 e NBR 9050 da ABNT. (ver glossário)

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A área escolhida para realização do projeto, que visa sua adaptação para que se torne acessível a todos, é o trecho central da cidade tomando como eixo a Avenida Sete de Setembro, compreendido entre o Campo Grande e a Praça da Sé, incluindo as ligações à Estação de Transbordo da Lapa e ao Terminal da Barroquinha, além dos acessos às Entidades das pessoas com deficiência localizadas nas proximidades, conforme planta de localização abaixo.



Fonte: Base Sicar e diagnóstico.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DIAGNOSTICADA
CAMPO GRANDE – PRAÇA DA SÉ

Legenda:



Eixo principal: Avenida Sete de Setembro

A cidade teve seu marco inicial no entorno da área vistoriada, de grande importância turística, comercial e cultural, além disto, estão instaladas, em suas proximidades, as sedes dos poderes executivo e legislativo municipais, além de importantes monumentos arquitetônicos e culturais da cidade, representando um dos principais pólos de visitação turística.

A área objeto da vistoria corresponde a um dos principais vetores de concentração de comércio varejista e informal (ambulantes), prestação de serviços públicos e privados, lazer, além de representar um dos pontos principais de circulação diária de pessoas da cidade, que por ali transitam em busca dos serviços ofertados a custos mais acessíveis à população de média e baixa renda, para trabalhar e fazer compras e moradia além de sediar o centro do poder executivo e legislativo municipais.

Conforme a última Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino de Transportes (O/D1995), realizada pela Secretaria Municipal de Transportes Urbanos/PMS, a zona de tráfego correspondente ao Relógio de São Pedro /Carlos Gomes/Piedade assumiu o primeiro lugar em volume de viagens.

O desenvolvimento da cidade criou novos vetores econômicos e espaciais e, com isso, a Área Central acabou perdendo, gradativamente, algumas de suas características tradicionais, ou melhor, acabou redefinindo-se e consolidando novas características (FRANCO, 1995)², voltadas ao atendimento da população de menor poder aquisitivo, que corresponde à grande maioria dos habitantes do Município.

Novos pólos geradores de atividades foram surgindo sem comprometer a identidade da área como centro de referência cultural e da cidadania para o conjunto da população da cidade. Desse modo, trata-se de um espaço compartilhado por todas as classes e grupos sociais de Salvador, onde acontecem as mais expressivas manifestações culturais e políticas da cidade (FRANCO, 1995).

O centro é também o espaço de concentração do setor informal, referência estrutural e de importância crescente no desenvolvimento da cidade, o que qualifica a área central, também como local estratégico de obtenção de renda das camadas pobres da população (FRANCO, 1995).

² Ângela Franco trecho retirado do livro pelo Pelô: História, cultura e cidade:1995

METODOLOGIA DE TRABALHO

Para alcançar os resultados esperados na vistoria de campo, o grupo de trabalho foi subdividido em oito subgrupos de modo a otimizar as tarefas, agilizar os procedimentos, avaliar os itens a serem observados na elaboração do diagnóstico da situação de acessibilidade do trecho em estudo.

Inicialmente, o GT de Acessibilidade elaborou um roteiro básico utilizando “*check list*” (vide anexo II) para facilitar e nortear a realização da vistoria sobre acessibilidade em vias públicas, com base na NBR 9060 da ABNT e nas expectativas das pessoas com deficiência, o qual foi utilizado de diferentes formas pelos subgrupos durante a execução do trabalho de campo.

Composição dos grupos e Definição dos Roteiros:

O Trecho vistoriado, compreendido entre o Campo Grande e a Praça da Sé, com as articulações com a Estação de Transbordo da Lapa e o Terminal da Barroquinha, e seu entorno, foram subdivididos em trinta subtrechos, distribuídos pelos oito subgrupos.

Na medida do possível, os grupos foram compostos por pessoas com deficiência e profissionais das áreas de Arquitetura, Engenharia e Urbanismo, visando contemplar não só o olhar do técnico, como também a vivência das pessoas com deficiências, conforme segue:

– Grupo 01 – Trecho: **Corredor da Vitória/Campo Grande – Forte de São Pedro (T01 a T04):**

Giesi Nascimento dos Santos Filho – CREA-BA

Emília Nunes de Santana - SETPS

Maria da Glória N. Vieira – SEPLAM/FMLF

– Grupo 02 – Trecho: **Campo Grande - Avenida Sete de Setembro Mercês (T05 a T07):**

Ana Maria Oliveira Pimenta - SUCOM

Ricardo Gazar da Costa – SEPLAM/FMLF

Raimundo Nonato Miranda Ribeiro – SUCOM

Jaime C. L. B. da Cunha - ABADEF



- Grupo 03 – Trecho: **Avenida Sete de Setembro – Rua Cons. Junqueira Aires (T08 a T011):**
 - Telma Virgínia P. Brito - SEPLAM/FMLF
 - Jonas Amorim de Lima – COCAS
 - José Ednilson Sacramento – ARCCA
- Grupo 04 – Trecho: **Barris – Rua do Salete – Rua Gal. Labatut – Acesso Lapa (T12 a T15):**
 - Heron Silva Cordeiro – VIDA BRASIL/COCAS
 - Lucas Carvalho de Souza - SETEPS
 - Marco Antônio da Rocha – SEPLAM/FMLF
- Grupo 05 – Trecho: **Rua Coqueiro da Piedade – Estação da Lapa (T16 a T19):**
 - Ice Marília D. Pinto de Freitas - UFBA
 - Edmundo Xavier – VIDA BRASIL/COCAS
 - Ana Lúcia Bezerra da Silva – STP
- Grupo 06 – Trecho: **Acesso Estação da Lapa – Rua da Mouraria (T20 a T22):**
 - Islândia C. Costa – VIDA BRASIL/COCAS
 - Sivaldo Pereira da Silva- CREA-BA
 - Rita Beatriz Trinchão de Farias – CREA-BA
- Grupo 07 – Trecho: **Relógio de São Pedro – Barroquinha – Praça Castro Alves (T23 a T27):**
 - Elizabeth Gândara - IPAC
 - Edvaldo dos Reis Ramos – CREA-BA
 - Verônica Dourado Cruz Lino – SEPLAM/FMLF
- Grupo 08 – Trechos: **Rua do Tesouro - Praça da Sé e Praça da Sé - Rua Chile (T28 a T30):**
 - Denise Maria da Silva Ribeiro - CTS
 - Wilson Cruz – VIDA BRASIL/COCAS
 - José Amado de Souza Neto - UFBA
 - Lady Maria Silva dos Santos – SEPLAM/FMLF

Feita a vistoria, dividiu-se o grupo para otimização das tarefas, subdividindo-se o trabalho em: Redação/sistematização e parte gráfica (compilação das informações nas plantas e organização das fotografias). O grupo responsável pela elaboração do Relatório apresentou uma proposta de estrutura para redação do mesmo, que foi aprovada por todos. O grupo responsável pela parte gráfica apresentou a simbologia abaixo a ser adotada no trabalho, a qual, também, contou a aprovação do GT.

Simbologia adotada:

LEGENDA:

ELEMENTOS EXISTENTES:

	POSTE COELBA		TELEFONE PÚBLICO
	POSTE DE SINALIZAÇÃO		BARRACA DE IMPRESSOS
	SEMÁFORO		PONTO DE ÔNIBUS
	ORLA DE ÁRVORE		POÇO DE VISITA – PV
	DEFENSAS		TAMPA DESNIVELADA
	BAIANA DE ACARAJÉ		FAIXA DE PEDESTRES EXISTENTE
	OBSTÁCULOS DIVERSOS		RAMPA

Durante a elaboração do Relatório, foi sugerido pela Comissão Civil de Acessibilidade de Salvador - COCAS a juntada de parecer técnico elaborado pela VIDA BRASIL relativo às condições de acessibilidade da Estação de Transbordo da Lapa, principal terminal de ônibus da cidade, por onde chegam a trafegar cerca de 400.000 passageiros em época de festas, o que foi acatado pelo Grupo, estando o mesmo apenas ao presente.

Foi deliberado que o Relatório iria adotar o percurso no sentido Campo Grande - Praça da Sé, revendo-se a distribuição dos subgrupos, bem como os trechos vistoriados e a parte gráfica. Decidiu-se também, que o diagnóstico seria redigido de forma abrangente a todo o percurso, ressaltando-se os itens mais relevantes e que as recomendações seriam tratadas como premissas básicas para nortear o projeto a ser elaborado pela SEPLAM.

DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL DE ACESSIBILIDADE

A vistoria foi realizada no dia 05 de junho de 2006, com início às 9h, partindo-se do Campo Grande em direção à Praça da Sé, através da Avenida Sete de Setembro e o entorno até as Estações de Transbordo da Lapa e ao Terminal da Barroquinha, além das articulações ao bairro dos Barris e Nazaré (Mouraria), tendo-se diagnosticado os problemas relacionados à acessibilidade.

O resultado do levantamento feito no campo, encontra-se apenas ao presente nos Anexos, onde constam os problemas observados “*in loco*”, com as respectivas plantas dos trechos e as fotografias correspondentes aos aspectos observados. Esta forma de apresentação, visa facilitar o entendimento do trabalho, possibilitando a checagem imediata de qualquer informação diretamente em planta.

O trecho em análise, foram avaliados sob os seguintes aspectos: circulação e pavimentação; barreiras físicas na faixa livre de 1,20 m; meios-fios; estacionamentos; pontos de estrangulamento e de conflitos; mobiliário urbano; entorno das praças; abrigos em pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo; semáforos; além dos acessos às Estações de Transbordo/Terminais de Ônibus, tendo-se constatado o que segue:

1 – Circulação e Pavimentação: A pavimentação do passeio na maior parte do trecho vistoriado é originalmente em pedra portuguesa, com algumas variações em cimentado e piso intertravado apresentando estado de conservação precário, com descolamento das pedras, apresentando desníveis superiores a 1,5 cm impedindo a passagem de cadeiras de rodas e dificultando o caminhar dos pedestres. De modo geral, o passeio no trecho apresenta largura maior do que 1,20m, com inclinação transversal e longitudinal adequada, possibilitando a execução de rota acessível, exceto em algumas ruas transversais.

2 – Barreiras físicas na faixa livre de 1,20m: na maioria das travessias nos cruzamentos não existem rampas e quando existem, nem sempre possuem concordância. Algumas ruas transversais no entorno apresentam passeios com largura inferior a 60 cm, o que é agravado com a presença de postes da rede de energia elétrica e outros obstáculos como telefones, etc. As árvores existentes, de modo geral, estão situadas fora da faixa de circulação com bases adequadamente sinalizadas. Constatou-se, também, um desordenamento das posições das caixas de passagem e de inspeção das concessionárias dos serviços de água, energia elétrica e telefone. Este desequilíbrio na disposição contribui para uma superfície com textura irregular, desnivelada e descontínua.

3 – Meio-fio: O meio-fio ao longo do trecho se apresenta de forma irregular. Em vários pontos se encontra rebaixado para entrada de veículos e sem rampa. Em todo o trajeto não existe sinalização para pessoa com deficiência visual. Observou-se meio-fio com altura superior a 30 cm em alguns locais e outros com altura abaixo da pista de rolamento de veículos.

4 – Estacionamentos: Ao longo da Avenida Sete de Setembro, Rua Forte de São Pedro e Praça do Campo Grande existem estacionamentos com vagas paralelas ao meio-fio e a 45°, porém poucas são reservadas para as pessoas com deficiência e as existentes, são inadequadas. A sinalização está fora da norma e é insuficiente. Não existe qualquer rebaixamento na calçada para que as pessoas com deficiência possam acessá-las.

5 – Mobiliário Urbano: os telefones públicos; lixeiras; caixas de correios, bancos e assentos fixos em praças, bancas de frutas e revistas, etc, em sua maioria, estão posicionados de forma a se constituírem em barreiras físicas e não apresentam sinalização para pessoas com deficiência. Nenhum telefone público apresenta adaptação para uso de pessoas com deficiência auditiva e apenas um, localizado na Praça da Sé, está adaptado para uso de cadeirante. As cabinas de sanitários públicos existentes não são acessíveis.

6 – Entorno das Praças: São caracterizados pela descontinuidade dos projetos de acessibilidade já executados, a exemplo das rampas nas travessias que não possuem correspondência no outro lado da via.

7 - Abrigos em pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo: Os abrigos existentes não possuem sinalização em “Braille” ou sonora, tampouco sinalização de alerta com piso tátil em toda a extensão de sua borda indicando o final do meio-fio, seja para o usuário com ou sem deficiência. Faltam listas indicativas de ônibus adaptado dentre as linhas que servem aos pontos. Estes equipamentos cumprem de forma insuficiente a função de abrigo. Abrigos de ônibus (modulares) ocupam as calçadas e estreitam a passagem dos pedestres, não possuem rampas de acesso. Os panos de vidro, transparentes, que compõem suas laterais não são sinalizados para alertar os pedestres com baixa visão e oferecem perigo ao deslocamento.

8 – Semáforos: Os semáforos localizados no trecho vistoriado, não possuem dispositivo sonoro para atendimento às pessoas com deficiência visual que devem ter autonomia para acioná-lo e/ou não estão com seus tempos de travessias para pedestres adequadamente dimensionados.

9 – Acesso às Estações/Terminais de Ônibus:

Estação de Transbordo da Lapa: Escadas rolantes funcionando em um único sentido, com velocidade inadequada para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e nenhum outro meio eletromecânico de acessar a estação. As escadas fixas não apresentam dimensões compatíveis com a norma, além de apresentar piso derrapante. O acesso à estação, nas proximidades do Colégio Central, apresenta pista tátil, porém a mesma não adentra a estação, tampouco se estende pelo entorno, não alcançando inclusive as entidades das pessoas com deficiência, situadas nas proximidades. Os acessos pela Rua Coqueiros da Piedade e Rua 24 de Fevereiro (via de pedestres) possuem ocupação intensa e desordenada de vendedores ambulantes, excesso de ruído, ausência de piso tátil de alerta, além de irregularidades em sua pavimentação e na Rua Coqueiros da Piedade existe uma escadaria de acesso à estação fora da norma, no final da via.

Plataformas: A travessia de pedestres da plataforma de desembarque possui rampas de acesso, porém com ausência de drenagem. Existe placa de desembarque, porém sem sinalização de alerta no piso para indicar o obstáculo. Não existe continuidade entre as faixas de pedestres. O canteiro central da plataforma do andar térreo possui inclinação acentuada servindo como obstáculo.

Passeios: São estreitos, existindo trechos onde esses passeios estão delimitados por prismas de concreto - trecho Estação Lapa - Vale dos Barris (Vide parecer sobre a Estação da Lapa).

Terminal da Barroquinha: Plataformas com passeios estreitos, a maioria não possui rampas de acesso, ausência de piso tátil, passeios ocupados pelos camelôs e baianas de acarajés, pavimentação dos passeios em pedra portuguesa em péssimo estado de conservação. Alturas variáveis de meio-fio. Abrigos de ônibus sem nenhuma espécie de sinalização em “Braille” ou sonora, tampouco sinalização de alerta indicando o final do meio-fio, seja para o usuário com ou sem deficiência. Faltam listas indicativas de ônibus adaptado dentre as linhas que servem aos pontos.

10 - Pontos de estrangulamento e de conflito: Em grande parte do percurso há presença de vendedores ambulantes e baianas de acarajé que ocupam parte da calçada com mobiliário provisório, desordenado e sem sinalização, além dos pedintes, que causam conflitos para os usuários do local. Os acessos de garagem dos prédios têm sinalização insuficiente para as pessoas com deficiência. Observou-se também, a existência de árvores centenárias em alguns trechos que comprometem a circulação.



CONCLUSÃO

Após análise do trecho vistoriado - Avenida Sete de Setembro, compreendido entre o Campo Grande e a Praça da Sé e seu entorno, com as articulações com as Estações de Transbordo existentes na área, constatou-se que o mesmo é inacessível em diversos pontos, necessitando de intervenção do poder público, visando assegurar o direito universal do cidadão de ir e vir.

Urgem intervenções neste espaço urbano que tem que ser adequado para que todas as pessoas, independentemente das diferenças: sejam idosos, obesos, gestantes, crianças, pessoas acidentadas ou com deficiência, tenham este direito básico garantido, para que possam se locomover com segurança, autonomia e dignidade, pois, desta forma, o gestor público estará promovendo a acessibilidade e cumprindo seu papel de atuar em prol dos legítimos interesses da população.

As intervenções a serem feitas, de modo geral, consistem em obras de pouco impacto no cotidiano das pessoas que transitam e vivem neste importante trecho da cidade, contudo representam uma ação de grande relevância social, em consonância ao lema da administração atual *“é com pequenas obras que se faz um grande governo.”*, tais como:

- **Calçadas:** Substituição de toda pavimentação em pedra portuguesa por piso que não ofereça trepidação a dispositivo sobre rodas; que seja antiderrapante em qualquer condição climática; seja uniforme, sem desníveis sinalizados e degraus; tenha declividade compatível com o uso por portadores de mobilidade reduzida e acomodar na parte interna da propriedade as rampas de acesso de veículos, inclusive a abertura de portões; as rampas ou os acessos existentes deverão ser revistos de forma a atender aos conceitos de acessibilidade.
- **Barreiras ou obstáculos:** Deverão ser alinhados e sinalizados; caixas de inspeção deverão ser relocadas para as faixas de mobiliário e estarem rigorosamente niveladas e alinhadas com o piso.
- **Meio-fio:** Regularizar e nivelar, adaptando às situações para travessias e acessos aos ônibus coletivos; onde a altura do asfalto estiver acima do nível do meio fio, deve ser rebaixado; a drenagem deve estar garantida e as sarjetas adaptadas e em concordância com o passeio e asfalto.



- **Mobiliário urbano:** Criar faixas de mobiliário para onde deverá ser relocado o mobiliário existente, localizada a não comprometer a circulação de pedestres; preservar a visibilidade de veículos e pedestres; receber piso tátil de alerta quando suspensos.
- **Equipamentos adaptados para uso de deficientes:** Prever: 1. Sanitários públicos adaptados em praças e largos (Campo Grande, Piedade, Relógio de São Pedro, Largo de São Bento, Praça Castro Alves, Terminal da Rua Chile e Praça da Sé); 2. Telefones públicos adaptados.
- **Estacionamentos:** As vias públicas deverão possuir vagas sinalizadas reservadas para uso de deficientes, com interligações por rotas acessíveis; as vagas reservadas para o estacionamento ao longo do meio-fio devem permitir a livre circulação dos pedestres; prever nos locais onde não existam estacionamento vaga acessíveis para embarque e desembarque.
- **Abrigos de transportes coletivos:** Não devem intervir na faixa de circulação; respeitar a faixa livre entre o abrigo e o meio-fio.
- **Vegetação:** Devem possuir orla sinalizada; onde estiverem interferindo no livre acesso prever soluções inovadoras e criativas, respeitando a vegetação e priorizando o pedestre.
- **Outros:** Em grandes declividades trabalhar com rampas de maior desenvolvimento e menor inclinação.

Atendidas estas sugestões, este trabalho representará um marco do que se pretende seja observado nos projetos e que sirva de prática a ser seguida por todos, evitando-se a perpetuação de obras inacessíveis, otimizando os gastos públicos, para que a cidade ofereça aos seus moradores, usuários e visitantes, tratamento diferenciado, visando assegurar os direitos constitucionais.

Desta forma, com a execução do projeto proposto pela SEPLAM, com base nas recomendações indicadas pelo GT de Acessibilidade do CREA-BA, a administração municipal além de definir a acessibilidade como uma das metas da gestão, deixará um legado indelével aos soteropolitanos e turistas e estará reafirmando seu compromisso público de uma *“Prefeitura de Participação Popular”*.

RECOMENDAÇÕES

O GT de Acessibilidade decidiu que as sugestões e/ou recomendações seriam propostas para a SEPLAM como premissas básicas que nortearão a elaboração do projeto de acessibilidade a ser executado no centro da cidade – trecho compreendido entre o Campo Grande até a Praça da Sé, conforme segue:

1. Contemplar a diversidade das pessoas com deficiência sensorial e física, permitindo o encontro e relações de multiplicidade de pessoas, assegurando a todos os habitantes um espaço de cidadania, garantindo o acesso às funções sociais básicas da cidade;
2. Estar em consonância com os princípios do desenho universal de acordo com o Decreto Federal nº 5296/04 e com a Lei nº 10.257/01- Estatuto da Cidade;
3. Ser feito com base na equidade para que não seja elemento de exclusão dos que utilizam o espaço público para exercer atividades sócio econômicas, inclusive as pessoas com deficiência, vendedores ambulantes, vendedoras de acarajé, cafezinho, etc;
4. Priorizar o pedestre em relação ao veículo automotor, considerando a possibilidade de redimensionamento da largura das calçadas e dos tempos semaforicos para atender a demanda real dos pedestres que circulam no centro da cidade (região em estudo);
5. Apresentar conexão com as intervenções de infra-estrutura planejadas para o centro da cidade e previstas, também, no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, a exemplo do metrô;
6. Apresentar possibilidades de expansão nas demais áreas do centro da cidade e posteriormente para a sua totalidade. Por isso não deverá ser pensado de forma isolada, evitando a segregação no espaço urbano;
7. Deverá contemplar projetos de sinalização dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, (abrigos de ônibus, sanitários públicos, praças, avenidas etc...) de modo a atender a diversidade dos habitantes da cidade: Pessoas com deficiência visual, com visão subnormal, com deficiência auditiva e pessoas com mobilidade reduzida, entre outros;
8. Incorporar sistemas de mapas táteis e visuais em pontos estratégicos para orientação sobre o acesso e circulação nos espaços públicos: nas saídas da Estação da Lapa, Terminal da Barroquinha, Elevador Lacerda, Praça da Sé, Praça da Piedade e Praça Dois de Julho (Campo Grande);

9. Contemplar ação corretiva com relação ao acesso aos estabelecimentos comerciais, serviços e públicos, para promoção da acessibilidade.
10. Deverá ser conduzido transversalmente com as diversas Secretarias Municipais, estabelecendo ações integradas com a STP, SET, SESP, SUCOM, SURCAP, SUMAC e outras para garantir que seja resultado de uma atuação conjunta dos órgãos que constroem e operam no espaço urbano, além do envolvimento e fiscalização das empresas concessionárias, tais como: EMBASA, COELBA, BAHIAGÁS e TELEMAR;
11. O projeto de acessibilidade não diz respeito unicamente às pessoas com deficiência. Desta forma, seria interessante passar nas etapas apropriadas por discussões envolvendo outros atores que participam do cotidiano desses espaços como por exemplo: Clube dos Diretores Lojistas, FEBRABAN, ADEMI-BA, ABIH, Associações de Vendedores Ambulantes, Usuários e Moradores, etc.
12. Implementar fiscalização educativa através de campanha de conscientização da comunidade usuária e moradores para a importância da manutenção dos passeios públicos e acessos às edificações, esclarecendo aos proprietários da obrigação pela conservação dos mesmos.
13. Criar mecanismos legais de acordo com as normas de acessibilidade para fazer valer a obrigação dos proprietários quanto à responsabilidade de execução, manutenção das calçadas e dos acessos às edificações e danos causados a terceiros, decorrente da má conservação e de intervenções inadequadas.
14. Criar mecanismos de acordo com as normas de acessibilidade para que as concessionárias de serviços públicos sejam obrigadas a recompor a pavimentação das ruas e calçadas, decorrente de serviços a elas inerentes.



GLOSSÁRIO

Acessibilidade:¹ condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

Barreiras:¹ 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: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;
- b) barreiras nas edificações: as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar;
- c) barreiras nos transportes: as existentes nos serviços de transportes; e
- d) barreiras nas comunicações e informações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação;

Elemento da urbanização:¹ qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes à pavimentação, saneamento, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

Mobiliário urbano:¹ o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, telefones e cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;



Desenho universal:¹ concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

Rota acessível:² Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc. A rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores etc.

Faixa livre:² **Passeio**, Área da calçada, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres. As faixas livres devem ser completamente desobstruídas e isentas de interferências, tais como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura urbana, aflorados (postes, armários de equipamentos, e outros), orlas de árvores e jardineiras, rebaixamentos para acesso de veículos, bem como qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre. Eventuais obstáculos aéreos tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem se localizar a uma altura superior a 2,10 m.

Fontes:

¹ Decreto nº 5.296/04 ² NBR 9059 da ABNT

ANEXOS

I - Ofício da SEPLAM

II - *Check list*

III - Vistorias

III.1 – Planta de localização

III.2 - Diagnóstico da situação atual

III.3 - Quadro fotográfico

III.4 – Plantas dos trechos

IV - Parecer da COCAS sobre a Estação da Lapa

V – Relação dos Componentes do GT de Acessibilidade