



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

PAULO ROBERTO NEVES SANTOS

**INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS EM SALVADOR E O
DIREITO À CIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O
CASO DA AVENIDA CENTENÁRIO**

Salvador

2012

PAULO ROBERTO NEVES SANTOS

**INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS EM SALVADOR E O
DIREITO À CIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O
CASO DA AVENIDA CENTENÁRIO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^a. Dra. Susana Acosta Olmos

Salvador

2012

Faculdade de Arquitetura da UFBA - Biblioteca

S237 Santos, Paulo Roberto Neves.

Intervenções urbanísticas em Salvador e o direito à cidade das pessoas com deficiência: o caso da Avenida Centenário / Paulo Roberto Neves Santos. 2012.

193 f. : il.

Orientador: Profa. Dra. Susana Acosta Olmos.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, 2012.

1. Planejamento urbano - Deficientes - Acessibilidade - Salvador (BA). I. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura. II. Olmos, Susana Acosta. III. Título.

CDU: 711(813.8)

TERMO DE APROVAÇÃO

PAULO ROBERTO NEVES SANTOS

INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS EM SALVADOR E O DIREITO À CIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O CASO DA AVENIDA CENTENÁRIO

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, pela seguinte banca
examinadora:

Susana Acosta Olmos _____

Pós-Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Universidad
Católica de Córdoba, AR

Antônio Heliodório Lima Sampaio _____

Doutor em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (USP)

Júlio César de Sá da Rocha _____

Pós-Doutor em Antropologia, Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Salvador, 22 de outubro de 2012.

À

minha querida avó Nenzinha e a todas as avós que conheci, afinal, ela, de sua forma, me dá atenção, carinho, orações, amor... “trens” imateriais que ficarão pelo resto de minha existência. Obrigado!

AGRADECIMENTOS

AMIGOSERTYUIOPASIDFGHIJKLÇMN**JULIOROCH**AXEDCRFVTGBARONODKLO
MÇMNBVCXZASDFGHJKLÇPOIUYTREWQPL**SHABATU**HBGVTFICRIDXESZAWQ
ODOEQAZWSXEDCRFVTGBYHNUJ**PATYFARIAS**PDWOWNTWPQMSIBDUPSMR
RNCUNMSOEPANEBCXYWOOMDBCXZDAUERSNWLOPSNCVEUSXZMLQOD
EWSXCDERFVIBGTYHNMJUIKLOPAQWERT**DEKONOGUEIRALCZXC**VBNIMT**GE**
SRFVEDCOWSXQAZIYHNUJMPLOKIÇPLOKMNHCOWYEJSNCGSTAEPMXGSCU
XSPLSBYDEMS**SUSANAOLMOS**NNGBIVFDCXSATZQWIERGBNHUYJMNLOPLIBS
SENCDOFNCKSHEXODNACGWOQPSLHFNCIEOS**GABYPONCEIUSANCTIOASQ**
AZXSWSEDCVFRRTGBNHYJMIKLIOPÇPAMPKOJRUHBYGVTFCXDIREZAWQIRF
VEDCWSXIAZYHNUJMNHYPLOKIJUNMIM**Q**NWBEVRCAPSODUFYTCZPXIOCUR
MARCIAMISIPOIUYTREWQASFDHJKLÇMVCUDENAD**PPGAU**QAZXSWIEDCVRIF
TGPPLOKMN**JVIDA**VGYTFCXDRESZWAQZWSXEDCPLMOKIJNUHBYGIVTFCGD
XESWAQMJUNHYBGTVFRCDEXSWZAQLIKUPOIPQLAMZ**INALDORIBEIRO**ASAE
WIEURYFGDT**SILVANDIRA**POIUYTREWQASDFGHJKLÇMNBVCXZAQIWSXCIDV
FVBGTYHNMJUIKLOPÇPOIJNHIAN**AFARRANHA**PLMOKIJNBHUYGVCADETYSO
JOAIPLMNKIJQAZBXDGETSNMPLMKOIJNBHUYGVCFTRDXZSAEQWOWKSMDY
ORTUPLMKOIJNBHUYGVCFTRDXZSEWAQTGBYHNUJMIKLOPR**FEVDCX**SIWQIA
SOKJYBCFDRETY**EMANJA**IXEDCRFVTGBYHNUJMIKLOFÇUHBYGVTFCRDIXRD
EQAZWSXEDCRFVTGBYHNUJMKIOLÇPQAZWSXCDEF**AGB**TYHNMJUKILOPIÇ
NZSREDCVNHGFRYOEUR**ICARDONAVARRO**PLIKOIJNBUBCTGD BEISENIDJOR
EQAXSWEDCVFRRTGBNHUYJMKIOLPQWERTYUIOPÇLKJHGIDSAZXCIVDBNMIU
TPMKOIJNBHUYGTFRVCDEOEWSAOKMNDIESDROKMCLPDAUHINCQAEZDISV
OKMNHDPLMKOIJNBHUYGVFTRDCXSZAIWERTGBSVCDFHPNMKOIJUIHBVFR
QOJWUO**HELIODORIOSAMPAIO**MLPOKINBHUYGVCFTRDSXSEAWAQZPLIMRK
JNBHUYGBVFREDQAZWSXKLÇPOQAZXSWEDACVFRRTGBBGOK**M**QAZETSIPLO
FAMILIAFAQAGYTFCXDRESZAWIQAUQSCMDSIJNQEAPLMKIJBHAPLOKMNJIU
HBVGYTFCXDRESZAWQ**MARCOSSILVA**PLMKOJNBHUYGVCFTRDTXSEIAIWZR
PQAZWSXEDCRFVTGBYHNUJMIKOLPÇZAQXSWCIDEVFRBGTNHYITQAZSEPO
OKNJIUHBYGVTFCXDRESZIAWQPLMKIJNBHUYGVCIFEDCWSXQAZQ**O**PLMINHY
TL**UQUINHASKI**JMNHYUGBCIDF**ANEKEFFERO**ENOSAPQMCBDTAPIOSIJNDEO

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá...

Que a fé tá na mulher
A fé tá na cobra coral
Oh! Oh!
Num pedaço de pão...

A fé tá na maré
Na lâmina de um punhal
Oh! Oh!
Na luz, na escuridão...

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá
Olêlê!
Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá
Olálá!...

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá
Oh Minina!
Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá...

A fé tá na manhã
A fé tá no anoitecer
Oh! Oh!
No calor do verão...

A fé tá viva e sã
A fé também tá prá morrer
Oh! Oh!
Triste na solidão...

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá

Oh Minina!
Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá...

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá
Olálá!

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá...

Certo ou errado até
A fé vai onde quer que eu vá
Oh! Oh!
A pé ou de avião...

Mesmo a quem não tem fé
A fé costuma acompanhar
Oh! Oh!
Pelo sim, pelo não...

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá
Olêlê!

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá
Olálá!...

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá
Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá...

Olêlê, vamos lá!

Andá com fé eu vou
Que a fé não costuma faiá...

Gilberto Gil

SANTOS, Paulo Roberto Neves. Intervenções urbanísticas recentes em Salvador e o direito à circulação das pessoas com deficiência: o caso do “parque” no canteiro central da avenida Centenário. 187f. 2012. Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2012.

RESUMO

A acessibilidade é um dos vetores para a garantia da dignidade e da qualidade de vida das pessoas com deficiência. As distintas barreiras arquitetônicas e urbanísticas existentes resultam na negativa dos direitos de ir, vir, permanecer, dentre outros, os quais compõem o direito à cidade dos cidadãos com deficiência. Por tal motivo, neste trabalho é realizada uma investigação sobre a evolução da cidade e dos direitos a ela relacionados; a positivação constitucional dos direitos da pessoa com deficiência; o conceito de acessibilidade e a sua atual implementação em Salvador. Para analisar a acessibilidade dos novos equipamentos urbanos soteropolitanos, foi eleito o parque instalado no canteiro central da Avenida Centenário. A partir da revisão bibliográfica e do estudo de caso, chegou-se à conclusão que a Avenida Centenário não possui acessibilidade e que não existe em Salvador política pública voltada para o tema. Tal constatação demonstra o descaso com um assunto de grande importância para a consolidação da inclusão social das pessoas com deficiência.

Palavras-chave: acessibilidade; direito à cidade; direito urbanístico; inclusão; pessoas com deficiência.

SANTOS, Paulo Roberto Neves. Recientes intervenciones urbanísticas en Salvador y el derecho a la libertad de circulación de las personas con discapacidad: el caso del "parque" de la Avenida Centenario. 187f. 2012. Tesis (Maestría)- Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Federal de la Bahia, Salvador. 2012.

RESUMEN

La accesibilidad es uno de los vectores que garantizan la dignidad y la cualidad de vida de las personas con de deficiencia. Los diferentes obstáculos arquitectónicos y urbanísticos que existen resultan en la negativa del los derechos de ir, de venir, de permanecer y otros, que hacen parte de los derechos a la ciudad de los ciudadanos con deficiencia. Por tal razón, en este trabajo se investiga sobre la evolución de la ciudad y de sus derechos; el proceso constitucional de reconocimiento de derechos de la persona con deficiencia el concepto de accesibilidad y su aplicación actual en Salvador. Para realizar la análisis de la accesibilidad en los nuevos espacios urbanos de Salvador, se eligió el parque de la Avenida Centenario. El estudio se basó en la revisión de la literatura y del estudio de caso y, con eso, se puede afirmar que la Avenida Centenario carece de accesibilidad y que no hay, en Salvador, políticas públicas dirigidas al tema. Esto demuestra descuido con el tema, que es de gran importancia para la inclusión de la persona con discapacidad.

Palabras clave: accesibilidad; derecho a la ciudad; derecho urbanístico; inclusión; personas con discapacidad.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	O Homem Vitruviano de Leonardo da Vinci	94
Figura 02	Sistema <i>modulor</i> de Le Corbusier	95
Figura 03	Dimensões necessárias para o deslocamento com conforto e segurança do indivíduo	102
Figura 04	Dimensões necessárias para o deslocamento com conforto e segurança do indivíduo	103
Figura 05	Dimensões da faixa mínima necessária para o deslocamento com conforto e segurança do indivíduo	103
Figura 06	Tratamento de desníveis, com dimensões em mm	104
Figura 07	Desenho da grelha	104
Figura 08	Representação das alturas mínima e máxima da botoeira do semáforo	105
Figura 09	Representação da travessia dos pedestres em faixas elevadas (vista superior e perspectiva)	105
Figura 10	Representação do rebaixamento de calçadas (vista superior e perspectiva)	106
Figura 11	Representação do rebaixamento de calçadas (vista superior e perspectiva)	107
Figura 12	Representação do rebaixamento de calçadas (vista superior e perspectiva)	107
Figura 13	Representação do rebaixamento de calçadas (vista superior e perspectiva)	107
Figura 14	Símbolo internacional de acesso	108
Figura 15	Sinalização de elevador à direita	110
Figura 16	Representação de cela Braille	111
Figura 17	Representação de sinalização em relevo	112
Figura 18	Representação do mapa tátil	112
Figura 19	Representação da modulação do piso tátil de alerta	113

Figura 20	Representação da utilização de piso tátil de alerta em casos de obstáculos suspensos	114
Figura 21	Sinalização tátil de alerta no rebaixamento das calçadas	115
Figura 22	Sinalização tátil de alerta no rebaixamento das calçadas	115
Figura 23	Representação do piso tátil direcional	116
Figura 24	Representação de exemplo de composição de sinalização tátil de alerta e direcional	117
Figura 25	Representação de exemplos de composição de sinalização tátil de alerta e direcional	117
Figura 26	Representação de composição de sinalizações táteis nos rebaixamentos das calçadas	118
Figura 27	Representação de composição de sinalizações táteis nos rebaixamentos das calçadas	118
Figura 28	Representação de composição de sinalizações táteis na faixa elevada	119
Figura 29	Representação de composição de sinalizações táteis no rebaixamento da calçada	119
Figura 30	Representação de composição de sinalizações táteis no ponto de ônibus	120
Figura 31	Placa da Nova Centenário	132
Figura 32	Mapa de localização da Centenário	134
Figura 33	Mapa de delimitação do objeto de estudo	135
Figura 34	Divisão do objeto de estudo em dois trechos: Shopping Barra e Calabar	135
Figura 35	Passeio 1	136
Figura 36	Passeio 2	136
Figura 37	Passeio 3	137
Figura 38	Passeio 4	137
Figura 39	Passeio 5	138
Figura 40	Rampa 1	138
Figura 41	Rampa 2	139
Figura 42	Rampa 3	139
Figura 43	Rampa 4	139

Figura 44	Rampa 5	140
Figura 45	Rampa 6	140
Figura 46	Altura da botoeira do semáforo	140
Figura 47	Botão de acionamento do semáforo	141
Figura 48	Parque infantil do trecho Calabar 1	141
Figura 49	Parque infantil do trecho Shopping Barra 1	142
Figura 50	Parque infantil do trecho Calabar 2	142
Figura 51	Parque infantil do trecho Shopping Barra 2	143
Figura 52	Equipamentos esportivos do trecho Calabar	143
Figura 53	Equipamentos esportivos do trecho Shopping Barra	144
Figura 54	Totem de localização	145
Figura 55	Totem de sinalização	145
Figura 56	Trecho Calabar 1	146
Figura 57	Trecho Calabar 2	146
Figura 58	Trecho Calabar 3	147
Figura 59	Trecho Calabar 4	147
Figura 60	Trecho Calabar 5	147
Figura 61	Trecho Calabar 6	148
Figura 62	Trecho Calabar 7	148
Figura 63	Trecho Calabar 8	148
Figura 64	Trecho Calabar 9	148
Figura 65	Trecho Shopping Barra 1	149
Figura 66	Trecho Shopping Barra 2	150
Figura 67	Trecho Shopping Barra 3	150
Figura 68	Trecho Shopping Barra 4	151
Figura 69	Trecho Shopping Barra 5	152

LISTA DE QUADROS

Quadro 01	Conteúdo da Dignidade da .Pessoa Humana	28
Quadro 02	Evolução constitucional dos direitos das pessoas com deficiência	51
Quadro 03	Contribuição das normas às decisões judiciais	58
Quadro 04	Evolução das calçadas em Salvador	71
Quadro 05	Ações do governo para diminuição da crise em 2008	87
Quadro 06	Princípios do Desenho Universal do <i>Center for Universal Design</i> (EUA)	98
Quadro 07	Regras de rebaixamento das calçadas segundo a NBR nº 9050/2004	106
Quadro 08	Formas e aplicação da comunicação e informação de acordo com a NBR nº 9050/2004	108
Quadro 09	Contraste de cor da sinalização visual em função da iluminação do ambiente de acordo a NBR nº 9050/2004	109
Quadro 10	Regras da escrita em Braille	111
Quadro 11	Regras da escrita em relevo	111
Quadro 12	Dimensões da sinalização tátil de alerta no piso	113
Quadro 13	Hipóteses de utilização de piso tátil de alerta	114
Quadro 14	Dimensões do piso tátil direcional	116
Quadro 15	Regras da composição do piso tátil direcional e de alerta	116
Quadro 16	Condições básicas para a promoção da acessibilidade de acordo com a NBR nº 9050/2004	121
Quadro 17	Regras para as categorias de vias em Salvador	127
Quadro 18	Possíveis ações dos empresários em defesa de seus interesses	156

LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Evolução da Divisão modal no Brasil de acordo com a Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP) entre 2006 e 2010	86
Tabela 02	Evolução da frota de veículos, por tipo e com placa, em Salvador de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) entre 2007 e 2011	86
Tabela 03	Avaliação do transporte público nas cidades Brasileiras	88
Tabela 04	Percepção das pessoas com deficiência dos ônibus em Salvador	89
Tabela 05	Percepção das pessoas com deficiência dos ônibus em Salvador (tempo de espera e tempo de viagem)	89
Tabela 06	Adaptação de ruas e calçadas segundo a pesquisa “Condições de vida das pessoas com Deficiência no Brasil”	101
Tabela 07	Deixar de ir a lugares por inexistência de adaptação no local segundo a pesquisa “Condições de vida das pessoas com Deficiência no Brasil”	101

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AACD	Associação de Assistência à Criança Defeituosa
ANTP	Agência Nacional de Transportes Públicos
ADEMI	Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário
APAE	Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais
Art	Artigo
CADEME Mentais	Campanha Nacional de Educação e Reabilitação de Deficientes Mentais
CC	Código Civil
CESB	Campanha para a Educação do Surdo Brasileiro
CNEC	Campanha Nacional de Educação de Cegos
CF/88	Constituição Federal de 1988
Cm	Centímetro
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CC	Código Civil
c/c	Combinado com
dBA	Decibéis
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DJ	Diário de Justiça
DUDH	Declaração Universal dos Direitos Humanos
EMBASA	Empresa Baiana de Águas e Saneamento
EPUCS	Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador
Etc.	Etcétera
FENABRAVE	Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores
HC	<i>Habeas Corpus</i>

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Inc	Inciso
INGÁ	Instituto de Gestão de Águas da Bahia
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
km/h	Quilômetro por hora
LOUOS	Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo
máx.	Máxima
m	Metro
mm	Milímetro
MPBA	Ministério Público do Estado da Bahia
MPF	Ministério Público Federal
MS	Mandado de Segurança
NBR	Norma Brasileira
nº	número
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
OCEPLAN	Órgão Central de Planejamento
ONU	Organização das Nações Unidas
PLANDURB	Plano de Desenvolvimento Urbano
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PDT	Partido Democrático Trabalhista
PIDESC	Pacto Internacional dos Direitos Econômicos Sociais e Culturais
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
STJ	Superior Tribunal de Justiça
SURCAP	Superintendência de Urbanização de Salvador
S1	Primeira Seção
TJBA	Tribunal de Justiça do Estado da Bahia
TRF	Tribunal Regional Federal
TCU	Tribunal de Contas da União

T1	Primeira Turma
T5	Quinta Turma
UNEB	Universidade do Estado da Bahia
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas
UFBa	Universidade Federal da Bahia
§	Parágrafo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	19
2 DIREITOS HUMANOS E O DIREITO À CIDADE	22
2.1 DIREITOS HUMANOS NA SUA DIMENSÃO ATUAL	22
2.1.1 A dignidade como direito humano fundamental	25
2.2 O DIREITO À CIDADE	29
2.2.1 A “cidade digna” e o direito	35
2.2.1.1 A pessoa com deficiência e a cidade	38
3 A CONSTITUIÇÃO E O PRINCÍPIO DA ACESSIBILIDADE	41
3.1 A EVOLUÇÃO CONSTITUCIONAL DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA	42
3.2 O PRINCÍPIO DA ACESSIBILIDADE	52
3.2.1 O princípio da liberdade	53
3.2.2 O princípio da igualdade	55
3.2.3 Os dois momentos do princípio da acessibilidade na Constituição atual	58
4 HISTÓRICO DE SALVADOR: O SURGIMENTO DAS CALÇADAS E O DESCUMPRIMENTO DAS LEIS	62
4.1 A CIDADE DA BAHIA NO PERÍODO COLONIAL	62
4.2 A URBANIZAÇÃO DE SALVADOR NO SÉCULO XIX E NO INÍCIO DO SÉCULO XX	67
4.3 A SEMANA DE URBANISMO, O EPUCS E AS AVENIDAS DE VALE	75

5 O AMBIENTE ACESSÍVEL	82
5.1 ACESSIBILIDADE	82
5.1.1 Mobilidade urbana	83
5.1.2 Acessibilidade física	91
5.1.2.1 Desenho universal	93
5.1.3 Rota acessível	99
5.1.4 As regras da NBR Nº 9050/2004	102
6 A AVENIDA CENTENÁRIO	123
6.1 A NATUREZA DA VIA	125
6.2 A NOVA CENTENÁRIO	131
6.2.1 A Acessibilidade na Nova Centenário	134
6.2.1.1 Outras divagações sobre a Nova Centenário	152
7 CONCLUSÃO	161
REFERÊNCIAS	169
APÊNDICE A – Mapa do trecho Shopping Barra	184
APÊNDICE B – Mapa do trecho Calabar	186
ANEXO A – Decisão do STJ (1)	188
ANEXO B – Decisão do STJ (2)	189
ANEXO C – Decisão do STJ (3)	190
ANEXO D – Decisão do STJ (4)	192

1 INTRODUÇÃO

Com o advento do Estatuto da Cidade e da legislação que vislumbra a promoção da acessibilidade dos cidadãos com deficiência, no começo dos anos 2000, iniciou-se um novo momento histórico no que tange à luta por direitos desta parcela populacional. Os movimentos sociais, em prol dos cidadãos com deficiência, passam a exigir, com veemência, a efetivação do leque dos direitos constitucionalmente garantidos, os quais só poderão ser eficientemente prestados caso haja uma cidade acessível para qualquer pessoa.

Neste compasso, insere-se o embate pela garantia do direito à cidade na agenda de reivindicações. As pessoas com deficiência, historicamente marginalizadas e desacreditadas socialmente, buscam a ocupação do escasso espaço urbano, já ocupado pelos demais cidadãos. A cidade, como um organismo vivo e dinâmico, passa a ter uma nova obrigação: a de proporcionar dignidade a este grupo de cidadãos, que antes se mantinham esquecidos em suas residências e/ou estabelecimentos médicos e assistenciais.

Contudo, Salvador apresenta-se como uma cidade excludente. Vive-se num mundo de discursos, mas de pouca prática. As pessoas que possuem deficiência ainda são vistas como coitadas, diferentes e incapazes. O leque de instrumentos internacionais, ratificados pelo Brasil, parece não ser o bastante para que políticas públicas com real efetividade venham garantir a inclusão social. Os cidadãos com deficiência¹, que representam 3.558.895 de cidadãos baianos, pelo Censo 2010, ou seja, 26,1% da população² (IBGE), ainda são tratados com extremo descaso, o

¹ Cf. o IBGE, pessoas com deficiência são aquelas que possuem, ao menos, uma das seguintes deficiências: auditiva, visual, motora (física) ou intelectual.

² Cf. os dados do Censo 2010, a população baiana é de 13.633.969 pessoas. Insta salientar que ainda não foram divulgados os dados sobre o município de Salvador. No Censo 2000 foram contabilizadas 462.340 pessoas com deficiência na capital baiana, ou seja, 18,92% da população, que era de 2.443.107 pessoas (IBGE).

poder público só formalmente os contempla. Por tal motivo, este trabalho visa analisar a acessibilidade em um dos novos equipamentos entregue ao município Salvador, pela gestão municipal, e verificar se o direito à cidade é outorgado ao cidadão com deficiência.

Para a realização de tal fim, a metodologia aplicada baseou-se na revisão bibliográfica e no estudo de caso, analisando a acessibilidade no parque do canteiro central da Avenida Centenário.

O trabalho inicia-se discorrendo sobre os direitos humanos e o direito à cidade. É apresentado ao leitor a relação indissociável entre a dignidade da pessoa humana e as medidas práticas de inclusão social das pessoas com deficiência, a partir da outorga de uma cidade acessível a qualquer cidadão.

Em um segundo momento é apresentado o conteúdo presente na Constituição Federal do Brasil, evidenciando o princípio da acessibilidade. Realiza-se um apanhado histórico acerca deste princípio e a difícil interpretação de sua cogência pela doutrina brasileira.

De igual forma, é realizado um relato sobre o processo de urbanização de Salvador. Pretende-se demonstrar o histórico descumprimento das normas urbanísticas que, várias vezes, é corroborado pelo poder público. Desta forma, é perceptível como a capital baiana cresceu segregando os seus cidadãos e negando-lhes o direito à cidade.

Superado este momento, é ofertado ao leitor uma discussão sobre o que significa um ambiente acessível. Assim, temas como mobilidade urbana e acessibilidade física são destrinchados no decorrer do texto, vislumbrando a construção de um entendimento claro sobre o que significa o termo acessibilidade, apresentando, inclusive, o teor da NBR nº 9050/2004.

O sexto capítulo é dedicado à Avenida Centenário, no qual é realizada a análise da obra da “Nova Centenário”, intervenção urbanística que ocorreu em Salvador, no ano de 2008, e que tamponou o leito do Rio dos Seixos. Por fim, são apresentadas, no sétimo e último capítulo, as conclusões finais deste estudo de caso.

Desta forma, espera-se que o presente estudo sirva como dado útil para a análise das atuais atuações do Estado, bem como para a formulação das futuras políticas públicas destinadas a uma melhor prestação de serviço público para as pessoas com deficiência.

2 DIREITOS HUMANOS E O DIREITO À CIDADE

Entrelaçar os direitos humanos e o direito à cidade, nos dias atuais, é imprescindível, afinal, conforme os dados do último censo, divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 84% dos brasileiros vivem em áreas urbanas (2010). A importância do tema baseia-se na necessidade de discutir o habitat digno do ser humano. No que tange às pessoas com deficiência, a discussão potencializa-se, pois, além das questões afetas à maioria dos cidadãos, matérias específicas rodeiam o direito à cidade deste grupo de cidadãos.

2.1 DIREITOS HUMANOS NA SUA DIMENSÃO ATUAL

Os direitos humanos são resultado de um processo dialético, baseado no conhecimento e no reconhecimento das necessidades básicas do indivíduo, “os direitos do homem são direitos históricos, que emergem gradualmente das lutas que o homem trava por sua própria emancipação e das transformações das condições de vida que essas lutas produzem.” (BOBBIO, 2004, p.31). Vale destacar que não interessa discutir aqui a origem, a natureza desses direitos, mas sim a melhor forma de protegê-los. De igual forma, não cabe neste trabalho discorrer sobre a diferença entre os direitos humanos e os direitos fundamentais, que, substancialmente, representam a tutela do homem, pois são os direitos humanos positivados por um Estado.

É aí que se põe a distinção, elaborada pela doutrina germânica, entre direitos humanos e direitos fundamentais. Estes últimos são direitos humanos reconhecidos como tal pelas autoridades, às quais se atribui o poder político de editar normas, tanto no interior dos Estados quanto no plano internacional; são os direitos humanos positivados nas Constituições, nas leis, nos tratados internacionais. Segundo outra terminologia, fala-se em direitos fundamentais típicos e atípicos, sendo estes direitos humanos ainda não declarados em textos normativos. (COMPARATO, 2001, p.56)

O presente estágio dos direitos humanos possui como fundamento a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH), aprovada pela Assembléia Geral das Nações Unidas, em 1948. A partir desta data, um processo de internacionalização dos direitos humanos foi deflagrado e “representa um fato novo na história, na medida em que, pela primeira vez, um sistema de princípios fundamentais da conduta humana foi livre e expressamente aceito, através de seus respectivos governos, pela maioria dos homens que vive na Terra.” (BOBBIO, 2004, p.27). Esta nova concepção mundial/ocidental acerca da tutela da dignidade do homem é um fenômeno do pós 2ª Guerra Mundial.

Trata-se de uma nova fase de um processo iniciado com a Declaração de Direitos do Bom Povo de Virgínia, em 1776, nos Estados Unidos, e com a Declaração Universal dos Direitos do Homem, em 1789, na França. Momentos em que o Estado Absolutista reconheceu que perdera força, deixara de ser absoluto (um fim em si mesmo), passando, então, a ser um meio para lograr os fins estatais, que estão antes e fora de sua própria existência. Foi o ponto inicial para o surgimento de um sistema de direitos positivos e efetivos do homem (BOBBIO, 2004, p.29). Convém ressaltar que as declarações de 1776 e de 1789 refletiam os anseios da classe burguesa, que era a favor da não interferência do Estado nas relações estabelecidas entre os entes privados.

Esta ausência de intervenção estatal efetivou a máxima do *laissez-faire*, expressão que simbolizou o liberalismo econômico, devendo o Estado respeitar a estrita legalidade e a liberdade dos indivíduos, não observando, inclusive, direitos relacionados à dignidade humana nas relações contratuais privadas. Percebe-se uma prestação negativa do Estado, que reconheceu igualdade formal do cidadão.

Entretanto, esta igualdade formal³ não outorgava aos cidadãos a igualdade na lei⁴. A riqueza oriunda da Revolução Industrial, ao contrário do que afirmou a teoria de Adam Smith⁵, não restou compartilhada com todos os cidadãos, gerando um

³ A igualdade formal ou perante a lei é aquela encontrada no *caput* do art. 5º de nossa Lei Maior. Dela, entende-se que todos devem ser tratados de forma igual, sem qualquer tipo de privilégio pessoal. V. Capítulo 3.

⁴ A igualdade material, ou a igualdade na lei, vem pôr em prática os princípios fundamentais presentes na Constituição, em especial o princípio da dignidade da pessoa humana. Isso ocorre porque a igualdade formal não assegura a igualdade substancial entre os indivíduos. V. Capítulo 3.

⁵ Adam Smith foi um economista e filósofo escocês, nascido em 1723, intitulado o pai da economia moderna. Cf. Winston Fritsh, discorrendo sobre a obra “A Riqueza das Nações”, afirma que a “importância da grande obra de Adam Smith é usualmente definida pelos efeitos de sua influência como, alternativamente, o marco do início do enfoque científico dos fenômenos econômicos ou a Bíblia da irresistível vaga livre-cambista do século XIX [...] a

grande abismo social. O Estado Liberal, diante dos novos anseios do homem, não conseguiu manter-se pleno, afinal, a opressão sofrida pela classe operária não era política e sim econômica.

A primeira manifestação pública acerca dos direitos sociais ocorreu com o Manifesto Comunista, de Marx e Engels, em 1848, mas somente com a Constituição Mexicana de 1917, a Declaração dos Direitos do Povo Trabalhador (União Soviética), em 1918, e a Constituição de Weimar (Alemanha) de 1919, os direitos sociais e econômicos restaram tutelados e garantidos no mesmo patamar dos direitos individuais.

No decorrer do processo em comento, a 2ª Grande Guerra apresentou para o mundo a mazela nazista, “que resultou no envio de 18 milhões de pessoas a campos de concentração, com a morte de 11 milhões, sendo 6 milhões de judeus, além de comunistas, homossexuais e ciganos.” (PIOVESAN, 2006, p.8). Com tal fato, a consciência da necessidade da valorização da pessoa humana impregnou o pensamento mundial. Tornou-se, em diante, mais forte a percepção de que não se podia aceitar a eugenia⁶ ou a tutela do forte sobre o fraco.

As barbáries, até então ocorridas na história da humanidade, passaram a ser paulatinamente questionadas. Os movimentos civis despontavam, os intelectuais mobilizavam-se e, mesmo existindo interesses e jogos políticos escusos, a sociedade global percebeu que era a hora de um recomeço. “É neste cenário que se desenha o esforço da reconstrução dos direitos humanos, como paradigma e referencial ético a orientar a ordem internacional contemporânea.” (PIOVESAN, 2009, p.32).

dinâmica de seu modelo pode ser melhor entendida em termos do que Myrdal batizou de um processo de ‘causalidade circular cumulativa’ e, em seus traços essenciais, consiste no seguinte: o crescimento da produtividade do trabalho, que tem origem em mudanças na divisão e especialização do processo de trabalho, ao proporcionar o aumento do excedente sobre os salários permite o crescimento do estoque de capital, variável determinante do volume de emprego produtivo; a pressão da demanda por mão-de-obra sobre o mercado de trabalho, causada pelo processo de acumulação de capital, provoca um crescimento concomitante dos salários e, pela melhora das condições de vida dos trabalhadores, da população; aumento paralelo do emprego, salários e a população amplia o tamanho dos mercados que, para um dado estoque de capital, é o determinante básico da extensão da divisão do trabalho, iniciando-se a espiral do crescimento. [...] A doutrina da liberdade natural de Adam Smith é dirigida, isto sim, contra as interferências da legislação e das práticas exclusivistas características do mercantilismo que, segundo ele, restringem a operação benéfica da lei natural na esfera das relações econômicas. É disso que a doutrina derivou seu apelo político e veio a constituir-se no fundamento teórico do programa dos estadistas livre-cambistas em todo o mundo que, no século seguinte, acabaria por reduzir a ruínas o ordenamento jurídico da antiga ordem econômica internacional.” (1996, p.9-16).

⁶ Cf. o dicionário Michaelis, “Eugenia - Ciência que se ocupa com o estudo e cultivo de condições que tendem a melhorar as qualidades físicas e morais de gerações futuras, especialmente pelo controle social dos matrimônios.” (2011). Trata-se de prática inconstitucional e preconceituosa, V. Capítulo 3.

A Declaração de 1948 trouxe, solenemente, uma nova dimensão aos direitos humanos. Naquele instante, o homem outorgou a uma “lei mundial” a sua tutela universal. A DUDH caracteriza-se por ser um código de princípios universais, que devem ser perseguidos por todos os Estados.

Vale dizer, a Declaração rompe com as concepções anteriores decorrentes das modernas Declarações de Direitos, que apenas ressaltavam ora o discurso liberal da cidadania (como, por exemplo, a Declaração francesa e a Declaração americana do final do século XVIII), ora o discurso social (como, por exemplo, a Declaração do povo trabalhador e explorado da então República Soviética Russa do início do século XX). Até então os valores liberdade e igualdade vinham divorciados. A Declaração de 1948 vem inovar, prevendo, de forma inédita, que não há liberdade sem igualdade e não há igualdade sem liberdade. (PIOVESAN, 2009, p.80).

A atual dimensão, em considerável parte do mundo, dos direitos humanos possui um caráter supra-estatal e contempla a proteção integral do indivíduo, reconhecendo a dignidade da pessoa humana como base de todo um sistema dotado de justiça, liberdade e igualdade. Não é por outro motivo que o Artigo 1 da Declaração Universal dos Direitos Humanos dispõe acerca da liberdade e da igualdade em dignidade entre os homens.

“O respeito pela dignidade da pessoa humana deve existir sempre, em todos os lugares e de maneira igual para todos. O crescimento econômico e o progresso material de um povo têm valor negativo se forem conseguidos à custa de ofensas à dignidade de seres humanos.” (DALLARI, 2004, p.15). A dignidade da pessoa humana é um princípio que deve ser observado por todos. Sem ela, não há como se falar em humanidade, pois o desrespeito e a subjugação do mais fraco, quando legalmente permitidos, refletem uma volta ao passado bárbaro, não desejado.

2.1.1 A dignidade como direito humano fundamental

O conceito de dignidade da pessoa humana transmudou-se até chegar aos dias atuais. Os pensamentos filosóficos e políticos da antiguidade clássica foram remodelados com o ideário cristão e chegaram a um novo degrau com os jusnaturalistas, que racionalizaram e laicizaram a concepção de dignidade (SARLET, 2008, p.32-33).

Dentre os jusnaturalistas⁷, destacou-se Kant, que viabilizou a construção da atual dignidade humana. O pensador relacionou a moral e a lei, entendendo o direito como uma faculdade moral de obrigar o semelhante. Relacionou a liberdade com a autonomia e defendeu que este direito era o único naturalmente transmitido, tornando o homem livre de qualquer constrangimento oriundo meramente da vontade arbitrária de seu par (BOBBIO, 2004, p49). Consoante ensina Flávia Piovesan, após o nazismo, restou evidente que a dignidade atual reencontra-se com o pensamento kantiano. Para o filósofo, todos os indivíduos são insubstituíveis, possuem um valor intrínseco, um fim em si mesmo, e não podem ser coisificados. (2006, p.10).

Da concepção jusnaturalista – que vivenciava seu apogeu justamente no século XVIII – remanesce, indubitavelmente, a constatação de que uma ordem constitucional que – de forma direta ou indireta – consagra a idéia da dignidade da pessoa humana, parte do pressuposto de que o homem, em virtude tão-somente de sua condição humana e independentemente de qualquer outra circunstância, é titular de direitos que devem ser reconhecidos e respeitados por seus semelhantes e pelo Estado. (SARLET, 2008, p.40).

A dignidade faz parte do âmago humano, sem ela, qualidade intrínseca e indissociável, a sociedade caminhará em direção ao fracasso e ao seu fim. Mesmo não tutelando temas específicos, ela “é algo real, algo vivenciado concretamente por cada ser humano, já que não se verifica maior dificuldade em identificar claramente muitas situações em que é espezinhada e agredida, ainda que não seja possível estabelecer uma pauta exaustiva de violações da dignidade.” (SARLET, 2007, p. 364). Depreende-se dessa visão ontológica que o direito deve regulamentar a dignidade da pessoa humana. Como qualidade inerente ao homem, ela é inalienável e irrenunciável. Mas, para o embasamento das afirmações anteriores não recaírem em um apelo moral e ético, neste instante, convém estabelecer a distinção entre dignidade humana e a dignidade da pessoa humana.

É também nesta perspectiva que há, de fato, como traçar uma distinção entre dignidade humana (aqui no sentido da dignidade reconhecida a todos os seres humanos, independentemente de sua condição pessoal, concreta) e dignidade da pessoa humana, concretamente considerada, no contexto de seu desenvolvimento social e moral. Em caráter ilustrativo, é possível referir

⁷ Cf. Bobbio, o Jusnaturalismo é “uma doutrina segundo a qual existe e pode ser conhecido um ‘direito natural’ (*ius naturale*), ou seja, um sistema de normas de conduta intersubjetiva diverso do sistema constituído pelas normas fixadas pelo Estado (direito positivo). Este direito natural tem validade em si, é anterior e superior ao direito positivo e, em caso de conflito, é ele que deve prevalecer. O Jusnaturalismo é, por isso, uma doutrina antitética à do ‘positivismo jurídico’, segundo a qual só há um direito, o estabelecido pelo Estado, cuja validade independe de qualquer referência de valores éticos. (1998, p.655-656).

aqui uma série de situações que, para determinada pessoa (independentemente aqui de uma vinculação a certo grupo cultural específico) não são consideradas como ofensivas à sua dignidade, ao passo que para outros, trata-se de violação intensa inclusive do núcleo essencial da dignidade da pessoa. (SARLET, 2007, p.374).

A dignidade, apesar de não poder ser especificada por temas, vem garantir as condições existenciais mínimas para que o indivíduo possua uma vida substancialmente protegida. O Estado deve garantir o “*mínimo existencial*, formado pelas condições materiais básicas para a existência” (BARCELLOS, 2008, p.278).

Somente com o preenchimento deste requisito é possível obter um cidadão empoderado⁸ e responsável por sua própria vida e de seus pares. Sem a implementação do mínimo existencial não há como responsabilizar o indivíduo.⁹ Ora, se o Estado não oferece ao seu cidadão uma vida digna, não pode exigir dele uma conduta baseada no respeito ao próximo.

Não pode o Estado esquivar-se de seus deveres para com os cidadãos. A utilização de subterfúgios para não garantir o mínimo necessário constitui um retrocesso social que deve ensejar, de plano, em postulações judiciais. Os direitos sociais já garantidos não podem, por qualquer motivo, serem afastados na prática do patrimônio jurídico da cidadania.

Ademais, quando estes direitos encontram-se socialmente reconhecidos, a lentidão no processo legislativo posterga a efetivação desses direitos, restando ao Poder Judiciário, outro poder com serviços morosos, “legislar” no caso concreto. É o que ainda se percebe no que tange à efetivação dos direitos das pessoas com deficiência.

E é clara e evidente a importância da dignidade da pessoa humana para a proteção constitucional que se dirige às pessoas com deficiência: sendo certo que o legislador nunca terá, nem aqui no Brasil nem em qualquer outro lugar do mundo, a ansiada rapidez para juridicizar imediatamente os fatos reputados relevantes pela coletividade, seja pela pleora de processos legislativos em andamento no Congresso Nacional, [...] seja, por fim, por mero e simples desinteresse ou falta de vontade política, tendo em vista que a proteção às pessoas com deficiência é política afirmativa que invariavelmente contraria interesses políticos e econômicos, o fato é que o

⁸ V. Capítulo 3.

⁹ CRIMINAL. HC. FURTO QUALIFICADO. PLEITO DE ABSOLVIÇÃO. ÍNFIMO VALOR DOS BENS SUBTRAÍDOS PELA AGENTE. INCONVENIÊNCIA DE MOVIMENTAÇÃO DO PODER JUDICIÁRIO. DELITO DE BAGATELA. PRINCÍPIO DA INSIGNIFICÂNCIA. FURTO FAMILÍAR. ORDEM CONCEDIDA. (HC 62417, Órgão Julgador: T5 – Quinta Turma, Superior Tribunal de Justiça (STJ), Relator: Ministro Gilson Dipp, Data da Publicação: DJ 06/08/2007 p. 557). V. Anexo A, f.182.

Poder Judiciário, à luz da nova idéia de concretização constitucional urdida a partir e com fundamento nos pressupostos do referido Neoconstitucionalismo, pode, ou melhor deve se utilizar da dignidade da pessoa humana, tudo para viabilizar a incidência da tutela específica quando não exista lei que discipline a questão. (SILVA NETO, 2007, p.233).

Diante das graves violações sofridas, Maria Celina Bodin de Moraes tentou dar concretude jurídica à dignidade da pessoa humana. Consoante a autora, a igualdade, a liberdade, a integridade física e moral e a solidariedade compõem o arcabouço mínimo. (*apud* SARLET, 2007, p.381).

Quadro 1 – Conteúdo da Dignidade da Pessoa Humana

Substrato material	Conteúdo
Igualdade	- Proíbe a discriminação arbitrária dos indivíduos por características pessoais; - Permite a discriminação positiva para equiparar os indivíduos que estejam em situação de desvantagem aos demais.
Liberdade	- Assegura a autonomia e a independência do indivíduo
Integridade física e moral	- Prestação positiva do Estado, a fim de garantir a qualidade de vida do cidadão.
Solidariedade	- Respeito à diferença e às suas manifestações na vida social.

Fonte: SARLET, 2007.

Nota: Esquematização do autor.

Este mínimo imprescindível, composto pelos itens acima, muitas vezes é efetivado através de medidas judiciais. Não é de se estranhar que o Poder Judiciário coaja o Estado e a sociedade para que estes implementem o direito à igualdade¹⁰; à liberdade¹¹; à integridade física e moral¹² e à solidariedade. No que tange ao substrato material supracitado, para o presente trabalho, a igualdade e a liberdade¹³ aderem à dignidade da pessoa humana com destaque.

¹⁰ MANDADO DE SEGURANÇA. CONSULTA PÚBLICA. IMPLEMENTAÇÃO DA AUDIODESCRIÇÃO. PORTARIA Nº 661/2008. DISPONIBILIZAÇÃO DE DOCUMENTOS EM FORMATO INACESSÍVEL E EM LÍNGUA ESTRANGEIRA. CONCESSÃO PARCIAL DA ORDEM. (MS 14449, Órgão Julgador: S1 – Primeira Seção, STJ, Relator: Ministro Hamilton Carvalhido, Data da Publicação: DJe 02/08/2010). V. Anexo B, f.183.

¹¹ CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. IPI. ISENÇÃO NA COMPRA DE AUTOMÓVEIS. DEFICIENTE FÍSICO IMPOSSIBILITADO DE DIRIGIR. AÇÃO AFIRMATIVA. LEI 8.989/95 ALTERADA PELA LEI Nº 10.754/2003. PRINCÍPIO DA RETROATIVIDADE DA LEX MITIOR. (REsp 567873, Órgão julgador: T1 – Primeira Turma, STJ, Data da Publicação: DJ 25/02/2004 p. 120). Para a leitura do inteiro teor, V. Anexo C, f.184.

¹² PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PROTEÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA, MENTAL OU SENSORIAL. SUJEITOS HIPERVULNERÁVEIS. fornecimento de prótese auditiva. Ministério PÚBLICO. LEGITIMIDADE ATIVA ad causam. LEI 7.347/85 E LEI 7.853/89. (REsp 931513, Órgão Julgador: S1 – Primeira Seção, STJ, Relator: Ministro Carlos Fernando Mathias (Juiz Federal convocado do TRF 1ª Região), Relator p/ Acórdão: Ministro Herman Benjamin, Data da Publicação: DJe 27/09/2010). (Grifos nossos). V. Anexo D, f.186.

¹³ V. Capítulo 3.

Tal afirmativa reside no fato de elas materializarem o direito ao acesso das pessoas com deficiência. A liberdade: por capacitar o indivíduo a decidir sobre a sua vida de forma livre e autônoma, refletindo, assim, a autodeterminação do sujeito. A igualdade: por significar o respeito às características individuais da pessoa, sendo vedada a molestação do indivíduo pelo simples fato de ser diferente, e por deferir às pessoas com deficiência um tratamento diferenciado, que viabilize a luta pelos bens da vida sem desvantagem em relação aos demais cidadãos.

É na incessante busca pela inclusão social das pessoas com deficiência que a dignidade da pessoa humana rechaça os resquícios ainda existentes do passado, lastreados em práticas de exclusão e confinamento deste grupo de indivíduos.¹⁴ Almeja-se a vida plena, independente e autônoma, e o direito de fazer escolhas, de viver em comunidade e de participar ativamente da vida em sociedade.

2.2 O DIREITO À CIDADE

Para a discussão acerca do direito à cidade, faz-se necessário uma incursão histórica à revolução industrial, pois, a partir deste fato, a cidade tomou novos rumos.

A industrialização fornece o ponto de partida da reflexão sobre nossa época. Ora a Cidade preexiste à industrialização. Esta é uma observação em si mesma banal, mas cujas implicações não foram inteiramente formuladas. As criações urbanas mais eminentes, as obras mais 'belas' da vida urbana ('belas', como geralmente se diz, porque são antes obras do que produtos) datam de épocas anteriores à industrialização. (LEFEBVRE, 2001, p.11).

O que se viu, nos países em que a burguesia industrial expandiu-se, foi a sedimentação de um novo modelo de cidade e um desvirtuamento da prática urbanística em relação ao passado renascentista.

El urbanismo renacentista en Paris cubre el período que va desde Francisco I al final del siglo XVIII. Durante estos doscientos cincuenta años poco fue lo que se hizo por reestructurar el núcleo medieval y, a excepción de la creación del eje de los Champs Elysées hacia el oeste y el trazado de los Grands Boulevards, no se hizo nada de particular que predeterminase la forma futura de la ciudad. (MORRIS, 1984, p.218).

¹⁴ V. ASSIS; POZOLLI, *Pessoa portadora de deficiência: direitos e garantias* (2005), FIGUEIRA, *Caminhando em silêncio* (2008) e SASSAKI, *Inclusão: construindo uma sociedade para todos* (1997).

O controle público exercido pelo Estado foi flexibilizado com o liberalismo econômico, na Europa, o que permitiu a expansão desenfreada do capital imobiliário e legitimou o “loteamento” da cidade.

Isto ocorreu porque o modelo liberal viu a origem da riqueza no trabalho do homem, ao contrário dos mercantilistas, que relacionavam a riqueza ao ouro, e dos fisiocratas, que a fazia depender da terra. Entendia que, quanto maior a eficácia laboral, maior seria a riqueza gerada para todos. Este raciocínio imputava ao interesse privado a responsabilidade de gerar a riqueza e assentava o seu pensamento no interesse individual. De igual forma, defendia a intensificação da divisão do trabalho, a acumulação de capitais e a oxigenação destes (adentrando em novos tipos de mercado, tal como o imobiliário) como modo de crescente de acumulação de riqueza. (HUGON, 1978, p.110-113).

A partir de então, a cidade foi objeto de um *face lift* em prol do capital imobiliário, que almejava construir uma “cidade produto”. O século XIX, em especial na sua segunda metade, viu as cidades aumentarem as suas concentrações demográficas e a precarização da moradia da classe trabalhadora. “Não tardou a chegada dos loteamentos múltiplos, com aumento da densidade, proliferação dos quarteirões em série e descompromisso com a arquitetura e a estética urbana, ocasionados pela implacável especulação fundiária” (COSTA, 2009, p.40).

“La ciudad crece desproporcionada y disfuncionalmente como consecuencia de la masiva concentración de mano de obra, y las factorías empobrecen el medio ambiente.” (ALFONSO, 1986, p.8). Esta nova fase da cidade, resultante da riqueza econômica, das evoluções tecnológicas e do transporte individual, aliadas à especulação imobiliária, fez surgir a periferia e a suburbanização, empurrando os menos favorecidos para os rincões do espaço urbano, “higienizando” e inflacionando os imóveis centrais. Assim, “la creación incesante de nuevos barrios pone en primer plano la posibilidad de una explotación económica del suelo en forma sistemática y radicalmente nueva en la historia urbana.” (RECA, 2002, p. 14).

É totalmente lúcida a análise de Henri Lefebvre no que concerne ao descompasso da natureza da cidade e o seu processo de coisificação. “A própria cidade é uma *obra*, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos

produtos.” (2001, p.12). A urbe passou a ser um produto que deveria ser subsidiado pelo Estado em benefício da classe dominante. A cidade, que não estava preparada para este crescimento rápido e desordenado, foi adaptada para a nova demanda econômica e política do século XIX. Assim, as obras realizadas nos núcleos urbanos prejudicaram a classe operária, incomodaram os pequenos burgueses expropriados, mas contemplaram os donos das indústrias e os financistas, os quais dominavam a economia e a política (CHOAY, 1992, p.04).

Em um processo contrário a esta exploração desenfreada da cidade e da classe trabalhadora, na Europa, nos fins do século XIX e início do XX, viu-se o surgimento da luta pela moradia digna e pelos direitos sociais. Neste compasso, distintos teóricos¹⁵, como Le Corbusier, com a sua cidade funcionalista, propuseram um novo modelo de cidade. A Carta de Atenas, aprovada no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, em 1933, continha “la crítica de la ciudad de la civilización industrial, afirma el fenómeno urbano como una unidad funcional que ha de ser ordenada tomando como criterio justamente la escala humana, proponiendo que esa ordenación se haga a partir de la composición espacialmente adecuada” (ALFONSO, 1986, 12-13).

E contudo, é nesse universo ideal e igualitário que Le Corbusier nos faz pensar quando ele evoca não o futuro, mas as possibilidades do presente, possibilidades que, segundo ele, poderiam tornar-se realidade desde que “as autoridades” desejassem executar suas ideias. [...] É por isso que na França Le Corbusier será o autor de um projeto de habitat que vai do mobiliário doméstico até o ordenamento do território e, além disso e ao mesmo tempo, se não de um projeto completo de sociedade, ao menos de uma concepção detalhada do modo de vida adaptado à sociedade a cujo limiar a humanidade, segundo ele, chegou. (KOPP, 1990, p.118-124).

Citando Le Corbusier, Kopp deixa clara a intenção humanista daquele modernista, o qual almejou uma mudança social através, em especial, do direito à moradia. Contudo Le Corbusier viu as suas ideias desvirtuadas e mal interpretadas.

Os direitos do homem foram proclamados. Devemos procurar *alojar bem todos os homens*. Após 150 anos de espera, estes, cada vez mais impacientes, poderiam muito bem reclamar selvagememente a materialização desses direitos com os quais lhes encham a cabeça. Alojjar bem a todos. Isso é o novo, *inteiramente novo*. (1990, p.126).

¹⁵ Importante salientar que neste período existiram outros urbanistas que propuseram modelos de cidade. Cf. CHOAY, em sua obra “O Urbanismo”, é possível citar o “urbanismo culturalista” de Ebenezer Howard, Camillo Sitte e Raymond Unwin, que buscavam referência ao passado, o controle do crescimento das cidades, a boa relação com a natureza etc., e o “urbanismo progressista” de Le Corbusier, Tony Garnier, Walter Gropius, e outros, os quais buscavam as funções da cidade, a exaltação do verde, a valorização do concreto armado, a padronização dos elementos urbanos e o rechaço ao passado. (1992).

Mas o sonho baseado no respeito ao “habitat” humano, que vislumbrou combater uma cidade excludente e uma “sociedade maquinista”, propondo um novo modelo societário, a partir de mudanças no meio físico (na forma da cidade e nos equipamentos nela existentes), não foi suficiente para mudar a cidade europeia. A utopia não virou uma realidade. O capitalismo financista apoderou-se dos pensamentos modernos¹⁶ e inoculou à classe trabalhadora o sentimento de propriedade. Todos deveriam lutar pela moradia própria, mas isso se deu através da construção de habitações de baixa qualidade e do maior lucro dos empreendedores.

Por outro lado, não é um pensamento urbanístico que dirige as iniciativas dos organismos públicos e semipúblicos, é simplesmente o projeto de fornecer moradias o mais rápido possível pelo menor custo possível. Os novos conjuntos serão marcados por uma característica funcional e abstrata: o conceito do habitat levado à sua forma pura pela burocracia estatal. (LEFEBVRE, 2001, p.26).

Superada a 2ª Guerra Mundial, o processo de globalização expandiu-se, a internacionalização dos direitos humanos¹⁷ foi vista e as desigualdades sociais começaram a ser combatidas em rede, afinal, a comunicação também passava por um novo momento tecnológico.

Neste compasso, além da DUDH, que em seu art. 25 dispõe sobre o direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família a habitação, também é possível citar o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos Sociais e Culturais (PIDESC), elaborado em 1966, e com entrada em vigor na esfera internacional em 1976, que defende o direito à moradia adequada.

Contudo, os pensamentos modernos, deturpados e incapazes de atuar efetivamente na cidade real, não foram capazes de conter o liberalismo econômico atuante nos estados-providência, contaminando uma política voltada para os valores sociais.

No Brasil, na década de 50, o processo de industrialização foi objeto de uma nova fase, com a produção de bens de consumo, desde o automóvel aos

¹⁶ É válido ressaltar que o capitalismo financista também se apoderou e deturpou os pensamentos dos demais teóricos, tanto os culturalistas quanto os progressistas. Ambas correntes foram consideradas utópicas.

¹⁷ Cf. Piovesan, “os tratados internacionais de direitos humanos têm como um campo do Direito extremamente recente, denominado ‘Direito Internacional dos Direitos Humanos’, conhecido como Direito do pós-guerra, o qual surgiu como resposta às atrocidades e aos horrores cometidos pelo nazismo. [...] Assim, em meados do século XX surge o ‘Direito Internacional dos Direitos Humanos’ surge em decorrência da Segunda Guerra Mundial e seu desenvolvimento pode ser atribuído às monstruosas violações de direitos humanos da era Hitler e à crença de que parte dessas violações poderiam ser prevenidas se existisse um efetivo sistema de proteção internacional de direitos humanos.” (2008, p.20)

eletrodomésticos que facilitavam a vida das donas de casa. Todavia este processo não influenciou favoravelmente o direito à moradia de grande parte da população.

A massificação do consumo de bens modernos passa a integrar a vida e as habitações das pessoas nos subúrbios mal servidos de infra-estrutura e com baixos padrões de urbanização. Neste período, o processo de provisão habitacional era fortemente controlado pelo Estado, que legislava sobre concessões de créditos para a indústria da construção civil e regulação dos aluguéis privados. (OSÓRIO, 2012).

Durante o regime militar, foi criado, pela Lei nº 4.380/64, o Sistema Financeiro de Habitação (SFH), que representou a estatização dos investimentos na área habitacional no período. O Sistema, apesar de ter representado um avanço no que tange ao número de domicílios, não foi capaz de resolver a questão. Ainda cumpre salientar que os imóveis destinados à população de baixa renda eram dotados de baixa qualidade.

O SFH foi incapaz de atender às necessidades habitacionais da população brasileira, sobretudo a de baixa renda. Entretanto, cerca de 4,4 milhões de unidades foram financiadas pelo sistema no período de 1964 a 1986, representando 27% do incremento do estoque de moradias urbanas no período, estimado em 16,6 milhões de unidades (incluindo todos os mecanismos de produção informal, inclusive). No período de 1979-80, a participação foi de quase 50%. O SFH também contribuiu para a recuperação da economia pela indução de investimentos maciços no setor da construção civil, alimentando a extensão das obras de saneamento e abastecimento de água. A partir da década de 70, a aceleração da acumulação agudizou a concentração da riqueza, excluindo amplas camadas da população dos benefícios da produtividade. (OSÓRIO, 2012).

Os Anos 80 marcaram-se pelo acirramento das lutas sociais, no Brasil; a questão da reforma urbana foi colocada em pauta e o movimento daqueles que buscavam moradia tomou força. Internacionalmente, as demandas relacionadas com o meio ambiente e o futuro explodiram. Diante da consciência coletiva de que o núcleo urbano é o berço da produção dos bens de consumo e que o poder econômico dos grandes conglomerados preocupava-se apenas com o superávites¹⁸, tornou-se insustentável o não reconhecimento, pelos Estados, da necessidade das discussões sobre as questões urbanas. Neste processo, a Assembléia Constituinte de 1988 teve de reconhecer o direito à cidade.¹⁹

¹⁸ Interessante lembrar a Guerra do Vietnã, ocorrida entre os Anos 60 e 70, que foi legitimada pelo governo norte-americano com os argumentos ligados à liberdade e à autodeterminação dos povos, mas que mascarou uma injeção na indústria bélica dos Estados Unidos.

¹⁹ Cf. BASSUL, “a organização política do Movimento surtiu efeito. Ainda que em termos nem sempre coincidentes com o que propunha a emenda popular da Reforma Urbana, a Constituição de 1988, como se

Diante do litígio urbano, a cidade foi encarada como um ser complexo. É neste sentido que o Urbanismo evoluiu do estético para o social, buscando oferecer ações de melhor qualidade para o maior número de pessoas, conforme ensina Hely Lopes Meirelles (2008, p.521). É também neste sentido as palavras de Toshio Mukai.

O sentido social do urbanismo moderno coloca-o como disciplina interdisciplinar. Nele não mais pode o arquiteto sozinho se pôr a resolver seus problemas, porque convergem, na solução deles, conhecimentos sociológicos especializados, econômicos, geográficos, estatísticos, jurídicos, de engenharia sanitária, de biologia, de medicina e, sobretudo, políticos, no sentido de tomada de decisões prioritárias. (2010, p.25).

Entretanto, essa consciência do novo papel do urbanismo convive com a implacável dinâmica da “cidade produto”. O desrespeito ao uso da cidade e aos seus cidadãos é visto até nas praças e ruas, pois estes locais também são objeto de “apropriação” das empresas do ramo de engenharia e construção civil, as quais impõem o tipo de urbanismo a ser adotado pelas cidades. “Com ou sem ideologia, o urbanismo torna-se valor de troca. O projeto dos promotores de vendas se apresenta como ocasião e local privilegiados: lugar de felicidade numa vida cotidiana miraculosa e maravilhosamente transformada.” (LEFEBVRE, 2001, p.32). Interessante comentário de Luciano Parejo Alfonso, acerca dos Anos 80.

Vivimos hoy, en definitiva, una época de transición caracterizada por transformaciones profundas, tanto en la sociedad y su sistema económico-social como en sus correspondientes estructuras jurídico-políticas, que no permite por ello un orden de valores claro y absoluto, como se refleja claramente en los textos constitucionales de más reciente promulgación. Es una época que se busca una nueva composición política centralizada y descentralizada y, consecuentemente, una síntesis entre las necesidades transformadoras del medio del sistema económico-productivo y los valores de conservación del medio ambiente natural hoy irrenunciables. (ALFONSO, 1986, p.14).

É deste período a queda das ditaduras militares latino-americanas, inclusive a brasileira. Viveu-se, então, um processo de redemocratização caracterizado por uma catarse em prol do reconhecimento de direitos das minorias. Assim, o Brasil foi contemplado com uma das constituições mais vanguardistas e protetoras da dignidade do cidadão. Não é de se estranhar que a militância pela reforma urbana viu-se contemplada.

disse, marcou a introdução dessa temática na história constitucional brasileira. A chamada Lei Maior passou a tratar de "direito urbanístico" (art. 24, I) e dedicou um capítulo específico à "política urbana" (arts. 182 e 183)." (2002).

A Constituição Federal de 1988 (CF/88) reconheceu a importância da tutela à cidade quando dedicou um capítulo, do título a “Ordem Econômica e Financeira”, à política urbana. Igualmente, dedicou um capítulo ao meio ambiente, reconhecendo a cidade como meio ambiente artificial. O urbanismo de caráter social, positivado pela Lei Maior, veio diligenciar a busca pela qualidade da cidade, através de ações protetivas do patrimônio histórico, artístico e cultural; de análises da melhor forma de expansão das cidades; da adoção de ferramentas que efetivem os direitos coletivos; da instrumentalização da gestão democrática da cidade; dentre outros instrumentos da política urbana que aspiram uma cidade digna e o respeito ao cidadão.

2.2.1 A “cidade digna” e o direito

A responsabilidade pela efetivação da cidade digna é compartilhada entre os três entes federativos: União, Estados e Municípios, mas a Lei Maior atribuiu ao último o papel de destaque. A Constituição de 1988, no instante em que reconheceu o Município como ente federativo²⁰, ao contrário do que ocorreu nos regimes jurídicos pretéritos, outorgou-lhe um novo *status*, ampliando a sua autonomia política, financeira e administrativa, tornando-o o principal responsável pela elaboração e implementação da política urbana. “De forma peculiar, ao arripio de quanto disciplinado antes e inovando, inclusive, em termos de direito comparado, incluiu o Município na estrutura da Federação” (PASSOS, 2007, p.2).

Neste compasso, ao município foi dado o poder de elaborar a sua lei orgânica e de legislar, privativamente, sobre os temas de interesse local.

A posição atual dos Municípios brasileiros é bem diversa da que ocuparam nos regimes anteriores. Libertos da intromissão discricionária dos governos federal e estadual e dotados de rendas próprias para prover os serviços locais, os Municípios elegem livremente seus vereadores, seus prefeitos e vice-prefeitos e realizam o *self-government*, de acordo com a orientação política e administrativa de seus órgãos de governo. (MEIRELLES, 2008, p.46).

A autonomia municipal serviu para consolidar o estado democrático de direito e contribuiu para o “aprofundamento da democracia representativa, no sentido de aproximá-la mais dos interesses da sociedade, é necessário atribuir mais e mais

²⁰ “Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:” (BRASIL, Constituição Federal, 1988)

competências para o Município, como verdadeira argamassa para se construir um Estado pluralista, federativo e social.” (COSTA, 2010, p.54).

Fundamentando-se no bem estar dos cidadãos e no respeito à autonomia municipal, Hely Lopes Meirelles sustenta que “o interesse local se caracteriza pela predominância (e não pela exclusividade) do interesse para o município em relação ao do Estado e da União. Isso porque não há assunto municipal que não seja reflexamente de interesse estadual e nacional.” (2008, p.136). Ainda discorrendo sobre o tema, afirma o autor que o Município, sob a ótica do seu tríplice aspecto (político, financeiro e social), possui dentre outras ações inerente a ele a “organização dos serviços necessários à comunidade (serviços públicos), na defesa do conforto e da estética da cidade (urbanismo)” (2008, p.137).

Reconhecendo o interesse local²¹ no que pertine às matérias de direito urbanístico, a Constituição atribuiu à União a competência legislativa referente às normas gerais; e aos Estados e ao Distrito Federal competência legislativa suplementar, editando normas de caráter regional.

No que tange à seara executiva, a Carta Maior prevê que é atribuição privativa da União a criação de diretrizes para o desenvolvimento urbano, abrangendo a habitação, o transporte público e o saneamento. Todavia é um dever comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios a realização de programas de construção de moradias e de melhoria das condições de habitação e de saneamento básico. Por fim, convém epigrafar a competência do Município para promover o seu ordenamento territorial, de forma adequada, utilizando o planejamento e o devido controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo. (SANTOS, 2011).

Este reconhecimento veio instrumentalizar a tutela da cidade, que não poderia continuar a ser refém de uma gestão deturpada e distante da realidade local. A fim de regular a política urbana contida na Carta Magna²², sob a ótica de uma gestão federal de caráter neo-liberal e após onze anos de tramitação no Congresso Nacional, em 2001 foi aprovado o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e editada

²¹ “Art. 30. Compete aos Municípios: I - legislar sobre assuntos de interesse local;” (BRASIL, Constituição Federal, 1988).

²² “Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

[...]

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.” (BRASIL, Constituição Federal, 1988).

a Medida Provisória nº 2.220/2001²³, considerados, por renomados autores, como instrumentos básicos e essenciais da política urbana no Brasil. Por isto, é correto afirmar que “a busca incessante do bem comum não é só um objetivo, uma questão política, sociológica, um desejo ou mera recomendação: é prescrição, imposição legal.” (HUMBERT, 2009, p.59).

O Estatuto da Cidade surgiu com “a pretensão de pôr fim à prolongada adolescência em que ainda vive o direito urbanístico brasileiro” (SUNDFELD, 2010, p.52); veio dar eficácia social e jurídica à política urbana contida na Constituição Federal; bem como viabilizar a democratização das funções sociais da cidade em proveito de seus habitantes, prevendo mecanismos de promoção do adequado aproveitamento do solo urbano. (CAMMAROSANO, 2010, p.22).

No Estatuto viu-se delineado um rol de instrumentos que necessitavam de regulamentação, tais como aqueles previstos no art. 182 da Constituição Federal de 1988 (parcelamento ou edificação compulsórios; imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; e a desapropriação sanção), outros já conhecidos, mas que ainda não tinham sido positivados em nosso ordenamento (direito de superfície, direito de preempção em prol do Poder Público, etc.) e, por fim, alguns com necessidade de visibilidade e regulamentação (operações consorciadas, outorga onerosa, etc.). De igual forma, o Estatuto veio ressignificar entendimentos retrógrados e consolidados do Direito Civil e do Direito Administrativo. (SUNDFELD, 2010, p.52). Vale anotar o comentário de Afonso Francisco Caramuru acerca da cogência das diretrizes gerais contidas na Lei nº 10.257/2001:

Portanto, se dá *status* de direito do cidadão a todas as diretrizes que se formularão no corpo da lei e, portanto, enquanto tal, de possibilidade de se exigir sua execução sob pena de sanções seja ao Poder Público, seja aos particulares, seja ao próprio governante, tem-se que a técnica é das mais salutaras, pois se evita que se entendam os dispositivos do Estatuto como meros programas, meros ideais, que têm como consequência a sua completa inobservância [...]. (*apud* RECH, 2010, p.45).

Através dos instrumentos contidos no art. 4º do Estatuto da Cidade, a norma legal tentou efetivar as funções sociais da cidade e garantir o bem estar dos cidadãos, ou seja, a dignidade na cidade, visto que é “impossível desvincular da execução da política urbana o conceito de direito à sadia qualidade de vida assim

²³ A Medida Provisória nº 2.220/2001 dispõe sobre a concessão de uso especial e criou o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU).

como do direito à satisfação dos valores da dignidade da pessoa humana e da própria vida.” (FIORILLO, 2008, p.36).

2.2.1.1 A pessoa com deficiência e a cidade

Em regra, quando são tratadas as funções sociais da cidade, discute-se acerca do saneamento, da mobilidade, da segurança pública, da habitação, do transporte coletivo, do combate à especulação imobiliária e do processo de gentrificação e segregação sócio-espacial, mas o tema acessibilidade é corriqueiramente discutido de forma subsidiária.

Para os cidadãos com deficiência, ou seja, 45,6 milhões de pessoas, 23,9% da população brasileira²⁴, as funções sociais da cidade não são atingidas se não houver acessibilidade no núcleo urbano. Isto ocorre porque este grupo ainda se encontra excluído socialmente, pois os demais cidadãos os tratam, na maioria das vezes, como indolentes, incapazes, coitados; visão que é fruto de um processo histórico escamoteador da honra das pessoas com deficiência. Situação agravada pelo fato de 70% das pessoas com deficiência estão abaixo da linha da pobreza.²⁵

Desprovidas de recursos financeiros, as pessoas com deficiência restam apartadas do meio social, ou seja, sem qualquer visibilidade e, de pronto, quedam-se em segundo plano no que tange ao planejamento de políticas públicas e na prestação de serviços públicos. Esta realidade há muito perpetuada, é resultado de modelos sempre fundamentados no capital e no interesse particular dos gestores da coisa pública, os quais detêm o poder e alimentam uma política de gestão urbana excludente.

Apesar de ser hialino o alto nível de ingerência do poder econômico na urbanização das cidades, não se pode deixar de constantemente festejar a arquitetura e o urbanismo inclusivos. Segundo esta concepção, devem ser levadas em conta as características e as necessidades de um número maior de indivíduos, contemplando as pessoas com deficiências ou com mobilidade reduzida, sendo elas permanentes ou temporárias. (SANTOS, NETO, 2009, p.863).

Deve-se adotar um pensamento inclusivo na construção das cidades, que proponha ações mais pontuais e que se preocupe com a utilização de equipamentos que favoreçam o melhor aproveitamento dos espaços por seus usuários. Também se deve construir um espaço que respeite as tradições históricas existentes no local

²⁴ Resultados preliminares do Censo 2010.

²⁵ Censo IBGE, 2000.

e que estabeleça afetividade entre o usuário e o sítio, possibilitando, assim, uma flexibilidade nas relações (RESENDE, COSENZA, 2006).

A cidade digna permite que o usuário estabeleça uma relação de afeto com o lugar e isto não ocorre somente com a eliminação das barreiras físicas. A acessibilidade²⁶, no processo de inclusão social, é imprescindível para o acesso das pessoas ao maior bem cultural existente, a cidade. Afinal o valor das coisas inanimadas apenas existe quando há pessoas imputando-as sensações e significados. “Uma boa imagem ambiental oferece a seu possuidor um importante sentimento de segurança. [...] Na verdade, um ambiente característico e legível não oferece apenas segurança, mas também reforça a profundidade e a intensidade potenciais da experiência humana.” (LYNCH, 1997, p.5).

A cidade dotada de dignidade para as pessoas com deficiência é aquela que abandona o cartesianismo do projeto arquitetônico e estabelece interdependência entre o espaço construído e a percepção do usuário. Trabalha-se, portanto, o que Kevin Lynch intitula a imaginabilidade da cidade: “a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado. (LYNCH, 1997, p.11). Quanto maior é a imaginabilidade de uma cidade, maior é o sentido de pertencimento e menor são as rupturas sensoriais entre o observador e o meio.

Uma cidade altamente “imaginável”, nesse sentido específico (evidente, legível ou visível), pareceria bem formada, distinta, digna de nota; convidaria o olho e o ouvido a uma atenção e participação maiores. O domínio sensorial de tal espaço não seria apenas simplificado, mas igualmente ampliado e aprofundado. Uma cidade assim seria apreendida, com o passar do tempo, como um modelo de alta continuidade com muitas partes distintivas claramente interligadas. O observador sensível e familiarizado poderia absorver novos impactos sensoriais sem a ruptura de sua imagem básica, e cada novo impacto não romperia a ligação com muitos elementos já existentes. Ele seria bem orientado e poderia deslocar-se com facilidade. (LYNCH, 1997, p.11).

Uma cidade com seus elementos bem estruturados, que permite o reconhecimento pelo cidadão dos vários espaços, proporciona a todos o acesso aos bens ofertados pelo núcleo urbano e festeja a diversidade. “A conexão entre os indivíduos é a premissa para a dinâmica do espaço urbano, e o ideal é permitir essas ações e reações; é permitir a mistura.” (SANTOS, NETO, 2009, p.874).

²⁶ V. Capítulo 5.

“Falamos aqui do caráter público em toda a sua diversidade, sem esquecermos os pequenos e grandes, míopes e cegos, os que escutam pouco e os surdos, os obesos ou os idosos, as mulheres grávidas ou as pessoas com muletas ou as que se locomovem em cadeira de rodas.” (COHEN, DUARTE, BRASILEIRO, 2009, p.243).

Uma cidade acessível festeja a consolidação da democracia, permite que as pessoas com deficiência desenvolvam um afeto pelo lugar, identifiquem o espaço que habitam e sintam-se pertencentes, incluídas social e espacialmente. A *urbe* inclusiva possui em sua essência a dignidade da pessoa humana. “Em termos urbanos, indica-se a absorção de uma visão pluralista como ponto de partida, percebendo hábitos, linguagens e características que dinamizam a cidade, através da dinâmica dos seus atores: dos seus usuários.” (SANTOS, NETO, 2009, p.874).

É neste sentido que TUAN defende a experimentação da cidade, pois “experimentar é aprender, compreender, significa atuar sobre o espaço e poder criar a partir dele.” (1983, p.10). Somente com a efetivação do direito ao acesso, além dos direitos sociais, a pessoa com deficiência terá a autonomia e a independência necessárias para atuar de forma livre, podendo lutar pelos bens da vida de forma materialmente igual, tendo a sua dignidade realmente garantida.

3 A CONSTITUIÇÃO E O PRINCÍPIO DA ACESSIBILIDADE

O Estado, de forma superficial, caracteriza-se pela existência de um povo, em território soberano definido, dotado de um ordenamento jurídico que regula as relações intra e inter território e que o orienta a um conjunto de objetivos específicos. Este ente soberano é regulado por sua norma primária, a sua Constituição, que é um “conjunto de preceitos imperativos fixadores de deveres e direitos e distribuidores de competências, que dão estrutura social, ligando as pessoas que se encontram em dado território em certa época.” (TEMER, 1998, p.17).

O Brasil, como atual Estado Democrático de Direito, consoante dispõe a Constituição de 1988, possui como objetivos a persecução de uma sociedade dotada de justiça, solidariedade e liberdade; o desenvolvimento nacional; a erradicação da pobreza e da marginalização social; o fim da diferenças sócio-regionais; e a promoção do bem de todos os seus cidadãos, protegendo-os de qualquer forma de discriminação. Trata-se de um modelo de estado que vislumbra uma sociedade justa e livre, no qual o poder emana efetivamente do povo, a pluralidade é respeitada e a dignidade do indivíduo é resguardada.

“Promover el bienestar general” es remover todos los obstáculos humanos y materiales que imposibiliten el pleno desarrollo de cualquier ciudadano. Es favorecer el bien común por encima de cualquier ideología personal. Es pensar en una Nación que respeta al otro como prójimo, como “próximo”, como par, como ser individual. Y en esa individualidad, con las desventajas cuantitativas y cualitativas que posea. Es por ello que los países más civilizados propenden a una normativa que equipare posibilidades, lejos de acrecentarlas. (SUBIES, 2005, p.29).

Todos estes valores, de refinada natureza, apesar de positivados e disponíveis, em regra, não são socialmente internalizados. Isto ocorre porque o Brasil ainda é um “país envelhecido em suas estruturas políticas, frágil em suas instituições jurídicas e opressivo em suas relações sociais.” (BARROSO, 2009, p.3).

A evolução constitucional brasileira revela o enraizamento de pensamentos excludentes e a solidificação de uma legislação segregadora, os quais atingem não somente os cidadãos com deficiência. Isto demonstra o descompasso entre o texto contido na CF/88, que almeja heroicamente mudar um processo histórico de cinco séculos e a realidade. Neste compasso, torna-se interessante apresentar uma sucinta retrospectiva constitucional relativa às conquistas constitucionais das pessoas com deficiência.

3.1 A EVOLUÇÃO CONSTITUCIONAL DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

A Constituição Imperial de 1824 representou os interesses do absolutismo real e caracterizou-se por desvincular do “processo político quase a totalidade da população obreira do país, aqui compreendendo naturalmente os servos, os escravos, os caixeiros e outros. Igualmente, criou-se um complexo processo hierarquizado de eleições através de assembléias que iam restringindo paulatinamente o círculo dos cidadãos participantes”. (MENDES *apud* WOLKMER, 1999, p.107). Desempenhou, “senão remotamente, senão por tolerância ou consentimento, o papel de controle, em nome dos destinatários do poder, os cidadãos convertidos em senhores da soberania.” (FAORO, 1991, p.291). Tratou-se de um instrumento de caráter formalista, sem capacidade de disciplinar a realidade brasileira. O que se viu foi a outorga de um pensamento político estranho e incompatível com a realidade social.

Ademais, no único instante que a Constituição Imperial dispôs sobre a deficiência, o fez de forma negativa, suspendendo os direitos políticos aos que possuísem incapacidade física ou moral²⁷, em seu art. 8º, § 1º. Este artigo vai de encontro ao princípio da igualdade²⁸, presente no art. 179, inc. XIII, da Constituição de 1824, no qual continha a igualdade formal para todos os cidadãos. A marginalização social no império foi institucionalizada, é por isso que “vem de longe

²⁷ Cf. SILVA, a Constituição de 1824 não especifica o que era incapacidade moral. (2010, p.32). Todavia, outros autores relacionam a incapacidade moral à incapacidade civil dos indivíduos. Cf. as lições de PINTO, discorrendo sobre a suspensão dos direitos políticos dos cidadãos - “O mesmo acontece no caso do parafítico ou do mentecapto, aquele por incapacidade física, este por incapacidade moral.” (1836, p.20-21).

²⁸ Foi na Constituição de 1824 que o princípio da igualdade apareceu pela primeira vez no ordenamento jurídico brasileiro.

a visão estreita, oligárquica, caricaturalmente aristocrática, de um país que se desenvolve para poucos, os mesmos de sempre, de geração para geração.” (BARROSO, 2009, p.12).

As pessoas com deficiência, no período colonial, “eram confinadas pela família e, em caso de desordem pública, recolhidas às Santas Casas ou às prisões.” (LANNA JÚNIOR, 2010, p.22). Até a primeira metade do século XIX, os indivíduos com deficiência eram vistos como seres demoníacos, maléficos, amaldiçoados, os quais deveriam ser apartados da sociedade. “O contexto do Império (1822-1889), marcado pela sociedade aristocrática, elitista, rural, escravocrata, e com limitada participação política, era pouco propício à assimilação das diferenças, principalmente das pessoas com deficiência.” (LANNA JÚNIOR, 2010, p.22).

A única tentativa de promoção da dignidade, ainda que de forma segregacionista, restrita para cegos e surdos, consistiu num projeto de lei, de 1835, de autoria do deputado Cornélio Ferreira França, que dispunha sobre a criação de classes para cegos e surdos na Capital Federal e nos principais lugares de cada província. “Todavia, a recém-formada Nação Brasileira, independente de Portugal há apenas 13 anos, enfrentava um período político conturbado e a proposta do conselheiro França sequer foi discutida na Câmara dos Deputados. (LANNA JÚNIOR, 2010, p.23).

A primeira constituição republicana manteve as características excludentes do instrumento normativo revogado. Afinal, “na realidade, a retórica do legalismo federalista, sustentando-se na aparência de um discurso constitucional e acentuando o povo como detentor único do poder político, erguia-se como suporte formalizador de uma ordem sócio-econômica que beneficiava somente segmentos oligárquicos regionais.” (WOLKMER, 1999, p.109).

Ela foi promulgada dentro de um processo estranho à grande massa populacional (analfabeta, composta por miseráveis e em sua maioria ex-escravos) que apenas assistiu atonitamente a chegada da república brasileira. “A República se inicia de forma melancólica, densamente autoritária, omissa na questão social, elitista no seu desprezo à conscientização popular.” (BARROSO, 2009, p.13).

Dotada de uma suposta democracia, a norma veio maquiar o poder eleitoral oligárquico e coronelista. O sistema federativo implantado, ao contrário do estado unitário do império, potencializou as forças locais, destacando-se o poder agropecuário estadual (liderado por Minas Gerais e São Paulo), que galgava favores junto à União. O coronel assumiu o seguinte papel: “converter a opinião republicana, até então largamente minoritária, na opinião dominante. Nada mais simples. Substituir-se-ia a farsa eleitoral monárquica pela farsa eleitoral republicana, com a mesma unanimidade.” (FAORO, 1991, p.623).

O poder baseado nos títulos nobiliárquicos é afastado pelo poder econômico. O poder moderador transfigurou-se para o poder coronelista. “O coronelismo fora o poder real e efetivo, a despeito das normas constitucionais traçarem esquemas formais da organização nacional com teoria de divisão de poderes e tudo.” (SILVA, 2003, p.80).

Apesar de conter firulas democráticas, a Constituição de 1891 manteve o voto capacitário, em seu art. 70, § 1º, com o não alistamento dos mendigos e dos analfabetos, e a suspensão dos direitos dos cidadãos com incapacidade física ou moral. Mais uma vez há um embate direto com o princípio da igualdade, constante em seu art. 72, § 2º. Conforme ABDALLA, a Constituição de 1891 inovou no que tange ao direito à aposentadoria, que só poderia ser deferida aos funcionários públicos em caso de invalidez quando estivessem em seu serviço. Convém esclarecer que, para o período, esta disposição foi inovadora, mesmo sabendo que ser “inválido” significasse a suspensão de direitos políticos e do exercício da cidadania (2011).

Discorrendo sobre as constituições novecentistas, Antônio Carlos Wolkmer aduz o seguinte.

Na verdade, os fundamentos da prática constitucional incidiam, basicamente, nas formas clientelísticas de representação política, na conservação rigorosa da grande propriedade, na defesa desenfreada de um liberalismo econômico, bem como na introdução “aparente” e “formalista” de direitos civis. (1999, p.110).

A Primeira República (1889-1930) apenas manteve os pequenos avanços relativos à assistência das pessoas com deficiência, logrados no início da segunda metade do século XIX, ainda no período Imperial, sendo eles: a criação, em 1854,

do Instituto dos Meninos Cegos, atualmente chamado Instituto Benjamin Constant (IBC); e a fundação, em 1857, do Imperial Instituto dos Surdos-Mudos, hoje chamado de Instituto Nacional de Educação de Surdos (INES).

“Na primeira metade do século XX, o Estado não promoveu novas ações para as pessoas com deficiência e apenas expandiu, de forma modesta e lenta, os institutos de cegos e surdos para outras cidades.”²⁹ (LANNA JÚNIOR, 2010, p.22). Insta esclarecer que apenas a cegueira e a surdez foram objeto de ação positiva do poder público, não havendo relatos neste sentido acerca da deficiência física. A deficiência intelectual mantinha o seu tratamento relacionado à loucura e as pessoas eram internadas em sanatórios.

A lenta expansão de ações em prol da parcela populacional, ora analisada, pode ser justificada pela implementação da doutrina de Campos Sales, que apenas se preocupava com a manutenção do poder. “A política e a ação devem ser privilégio de uma minoria: as grandes deliberações nascidas de liberdades democráticas levam necessariamente o país a agitações e ao aproveitamento da situação por um grupo, muitas vezes menos capaz. [...] Esta representação aristocrática é o cerne de seu pensamento.” (CARONE, 1988, p.101).

Esta política, de escorchante exploração do povo brasileiro, chegou ao seu fim quando os filiados ao poder paulista quebraram o acordo de alternância de representantes na presidência brasileira. A vitória de Júlio Prestes, nas eleições de 1930, incitou a união de mineiros, gaúchos e paraibanos, fato que eclodiu na Revolução de 1930. Consoante Marcelo Caetano, os fatores que potencializaram a mencionada insurgência foram a decepção com a república, que não trouxera consigo uma prática democrática; o mal estar trazido com a crise econômica mundial e, especificamente, com a política do café; o surgimento dos movimentos sindicais e anarquistas; a doutrinação nacionalista; e a conjuntura da política internacional, que caminhava em direção de regimes de autoridade. (1977, p.548-549).

[...] as profundas e intensas contradições nas relações entre a estrutura rígida do poder e a estrutura dinâmica da sociedade, que se rompem ao longo dos anos 20, acabando por instaurar a via que conduziria à crise da Velha República. Os delineamentos de tais impasses advêm do aparecimento de reivindicações identificadas aos novos atores, dentre os quais as massas urbanas associadas à principiante atividade fabril e às

²⁹ As atividades, inicialmente, concentraram-se no Rio de Janeiro, capital do Brasil.

pressões de núcleos oligárquicos dissidentes que propugnavam a imediata industrialização e a modernização das instituições políticas. (WOLKMER, 1999, p.111).

A vitória da Revolução de 30 fez erigir uma nova Lei Maior, que “sofreu decisiva influência da Constituição de Weimar, é um reflexo sul-americano dela, catalogando-se o nosso regime não mais como uma democracia liberal, e sim como uma democracia social”. (FERREIRA, 1983, p.72). Com a Constituição Federal de 1934³⁰, viu-se a criação de distintos direitos sociais, inaugurando uma prestação positiva do Estado.

Entretanto, em “uma fórmula de compromisso entre o capital e trabalho, delineou o arcabouço formal de uma democracia social, que não se consumou.” (BARROSO, 2009, p.20). “A conclusão a que chegamos é que em 1934 tivemos uma grande reforma da fachada, renovação integral da pintura, embora a estrutura do prédio permanecesse inabalável”. (LUCAS *apud* WOLKMER, 1999, p. 113).

No que concerne à futura tutela das pessoas com deficiência, viu-se, na Constituição de 1934, a manutenção do direito à igualdade, em seu art. 138, o amparo aos desvalidos³¹, o estímulo à educação eugênica³² e a adoção de medidas que restringissem os índices de enfermidades e de mortalidade nas crianças. Objetivando demonstrar a evolução consagrada com a Constituição Federal de 1988, GUGEL ressalta que a disposição da Norma Superior de 1934 lastreou-se no amparo e na assistência. (2006, p.49). O curto lapso temporal da vigência do sonho dos revolucionários de 1930 fez com que pouco se visse de atuação eficaz nas distintas áreas sociais.

³⁰ Apesar dos avanços presentes, apenas a mulher que exercesse função pública remunerada obteve o direito ao voto, ademais, o voto capacitário manteve-se presente. No que tange à suspensão dos direitos políticos, viu-se retirados os termos incapacidade física e moral, substituindo-os por incapacidade civil absoluta, o que representou uma significativa evolução.

³¹ O termo desvalido não é mais usado, tendo sido substituído, na atual Constituição Federal, pela palavra desamparado.

³² Cf. MACIEL, a eugenia é um conjunto de idéias e práticas relativas ao “melhoramento da raça humana”, muito difundida no Brasil nas primeiras décadas do século XX, e que justificava o atraso da nação e indicava soluções para superação de tal estágio. “O movimento eugenista, ao procurar ‘melhora a raça’, deveria ‘sanar’ a sociedade de pessoas que apresentassem determinadas enfermidades ou características ‘indesejáveis’ (promovendo determinadas práticas para acabar com essas características nas gerações futuras.” Trata-se de proposição que justificou práticas e discriminatórias por longo período no Brasil.(1999, p.121). O termo educação eugênica é atualmente considerado inconstitucional, conforme já decidiu o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul em Ação Direta de Inconstitucionalidade. “AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI ORGÂNICA MUNICIPAL. EDUCAÇÃO EUGÊNICA. É inconstitucional parte do inciso VIII do art. 11 da Lei Orgânica do Município de Passo Fundo que prevê estímulo à educação eugênica. afronta aos arts. 1º e 8º da Constituição Estadual, combinados com os arts. 1º, III, 3º, I e IV, 4º, VIII, e 5º, “caput”, da Constituição Federal. Ação julgada procedente.” (Ação Direta de Inconstitucionalidade Nº 70020896882, Tribunal Pleno, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Leo Lima, Julgado em 07/04/2008).

A luta pela detenção do poder político e econômico fez surgir um novo movimento. “A contra-revolução contra o socialismo proletário operou-se imediatamente, com o golpe de Estado, que esmagou a democracia social liberal-burguesa, criando um novo sistema político” (FERREIRA, 1983, p.73). A Carta Magna de 1937, imposta por Getúlio Vargas, significou um grande retrocesso, restringindo os poderes do Legislativo e do Judiciário; limitando a autonomia dos Estados-Membros; restaurando a pena de morte; etc..

O princípio da igualdade, mantido como direito social, apenas possuiu caráter nominal. Vargas “preferiu governar indefinidamente, sem qualquer sistema limitativo dos seus poderes, atribuindo a estes uma extensão que o artigo 180 da Carta de 10 de novembro, invariavelmente referido, estava longe de conter.” (FRANCO, 1981, p.111). “De um modo geral toda a legislação do Estado Novo se orientou contra as liberdades públicas; a ditadura brasileira perseguiu e puniu as grandes figuras do pensamento brasileiro.” (FERREIRA, 1996, p.58).

O analfabeto e o mendigo continuaram com a sua cidadania negada, pois eram inalistáveis e a suspensão dos direitos políticos manteve-se apenas no caso de incapacidade civil. “Na Constituição de 1.937, encontramos, no Art. 127, norma próxima da Constituição anterior, mantendo-se o critério programático da prestação constitucional.” (ARAÚJO, 2007, p.13). Apenas se viu uma tutela genérica destinada à proteção física e moral da infância e da juventude. Diante de tal omissão, restou para sociedade civil suprir as atribuições que deveriam ser tipicamente estatais.

No contexto histórico de industrialização e urbanização brasileiras, processo iniciado na década de 1920 e aprofundado nas décadas de 1940 e 1950, surgiram, por iniciativa da sociedade civil, organizações voltadas para as pessoas com deficiência. Essas entidades destinavam-se não somente às deficiências sensoriais, mas também às deficiências física e intelectual, utilizando formas de trabalho diferenciadas, por não se restringirem à educação e atuarem também na saúde. (LANNA JÚNIOR, 2010, p.25).

Deste período destaca-se o pioneirismo do Instituto Pestalozzi de Canoas-RS, em 1926, que, a partir de então, deixou de tratar a deficiência intelectual apenas por médicos, tendo sido inseridas novas ciências neste estudo, passando-se a ter uma visão interdisciplinar. Durante a década de 1930, viu-se o trabalho da psicóloga

Helena Antipoff, que começou a utilizar a denominação “excepcional” para as crianças com qualquer tipo de deficiência. (FIGUEIRA, 2008, p.94).

O estado de exceção, caracterizado pela omissão estatal no que tange à prestação positiva do Estado³³, foi perdendo força diante dos inúmeros descontentamentos internos e da nova conjuntura sócio-política do pós-guerra. “O fim da segunda guerra determinara a independência de vários povos que se organizaram em novos Estados soberanos, enquanto nações dominadas pelas forças invasoras, ou por regimes ditatoriais, reconquistavam as liberdades perdidas.” (FRANCO, 1981, p.127).

Tais fatos fizeram com que Vargas convocasse eleições gerais, momento em que “organizaram-se pela primeira vez na experiência brasileira partidos políticos de âmbito nacional, que mesmo não se identificando por lastro ideológico profundo, representavam diferentes segmentos da sociedade.” (BARROSO, 2009, p.24). A Constituição Vargasista perde a sua vigência em 12 de novembro de 1946, quando foi promulgado o Código Político de 1946.

A Lei Maior de 1946 significou o retorno à democracia e a devolução dos direitos fundamentais aos cidadãos brasileiros.³⁴ “Na estrutura típica do constitucionalismo burguês, buscava-se um pacto social apto a conciliar, numa fórmula de compromisso, os interesses dominantes do capital e da propriedade com as aspirações emergentes de um proletariado que se organizava.” (BARROSO, 2009, p.26).

Pela primeira vez, os direitos individuais do cidadão foram amplamente inseridos na constituição. Apesar de a Lei Maior de 1946 significar um grande avanço social, não se viu um considerável avanço relacionado aos direitos das pessoas com deficiência.

Durante a vigência da Carta de 1946, especificamente na década de 1950, os movimentos sociais em prol das pessoas com deficiência fortaleceram-se. Neste compasso, viu-se a criação da Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE) e da Associação de Assistência à Criança Defeituosa (AACD) que, em

³³ Aos direitos sociais restou a proteção de um guarda-chuva de uma política paternalista, corporativista e ditatorial incomensurável.

³⁴ Na Carta Maior de 1946, em seu art. 133, as mulheres puderam alistar-se, mas os analfabetos seguiram sem tal direito. Manteve-se a suspensão dos direitos políticos para os indivíduos com incapacidade absoluta.

conjunto com outras organizações, iniciaram um processo de reivindicação de direitos para as pessoas que possuíam deficiência.

Também ocorreram a Campanha para a Educação do Surdo Brasileiro (CESB), a Campanha Nacional de Educação de Cegos (CNEC) e a Campanha Nacional de Educação e Reabilitação de Deficientes Mentais (CADEME). (FIGUEIRA, 2008, p.97). “Nos quinze primeiros anos a Constituição pode dizer-se que foi normalmente executada.” (CAETANO, 1977, p.584). A partir de 1961, viu-se deflagrado o processo que culminará ao retorno do regime ditatorial, através do Golpe Militar de 1964.

Com a tomada do poder pelo regime militar, foi outorgada a Constituição de 1967. Esta, consoante ensina FERREIRA, possuía uma declaração de direitos mais extensa que a Carta de 1946, porém era menos protetora. (1983, p.599). “Traço marcante da nova Carta foi a concentração do poder, em sentido vertical e horizontal. Rendas e competências reuniam-se na União, com o conseqüente esvaziamento dos Estados e Municípios” (BARROSO, 2009, p.36).

A Lei Magna de 1967 também se revelou interessada em manter as principais garantias constitucionais da Constituição de 1946, embora com um caráter decididamente menos liberal e ameaçador das liberdades humanas, como a extensão da justiça militar aos civis e os preceitos exageradamente severos da lei de segurança, cuja constitucionalidade foi, de resto, discutida. (FERREIRA, 1983, p.600).

O Ato Institucional nº 5, “que representava a mais exacerbada manifestação de poder autoritário na República” (BARROSO, 2009, p.36), institucionalizou uma ordem paralela à constitucional, a qual significou o esfacelamento das classes indignadas com o golpe, a perseguição aos grupos e entidades estudantis, e o crescimento significativo da corrupção e da prática da tortura.

Apesar do cenário histórico do período militar de 1964, percebeu-se uma maior preocupação legislativa no que tange à tutela das pessoas que tinham deficiência. Tal preocupação foi resultado dos movimentos reivindicativos liderados pelas organizações não governamentais brasileiras, iniciados na metade do último século, e pelo novo cenário internacional.

A partir da Segunda Guerra Mundial e da Guerra do Vietnã buscou-se, incessantemente, a reabilitação e melhor inclusão das pessoas com deficiência.

Também é deste período o fortalecimento de distintos movimentos sociais que buscavam a valorização do indivíduo. “A Emenda Constitucional nº 1, de 1969, traz a primeira notícia de proteção específica à pessoa com deficiência. A Emenda nº 12, de 1978, amplia esses direitos, tendo os mesmos sofrido inexplicável modificação pela Carta Política de 1988. Ao tema foi dado um novo perfil, paternalista de um lado e realista de outro” (ARAÚJO, 2011).

A Emenda Constitucional nº 1 garantiu a proteção educacional especial para os indivíduos com deficiência intelectual (§ 4º, art. 175, Constituição Federal de 1967). Com a Emenda Constitucional nº 12 surgiu o primeiro leque de direitos das pessoas com deficiência, garantindo-lhes a melhoria de sua condição social e econômica, através de uma educação especial e gratuita; a inclusão na vida social e econômica; vedação quanto à discriminação na seara laboral; e o livre acesso aos espaços públicos.

É inegável o avanço da Emenda Constitucional nº 12. Hoje, certamente, ela seria objeto de críticas se tivéssemos em mente o quadro atual da evolução que criticaria fortemente o ensino segregado. Mesmo a terminologia “deficiente” já deixou de ser utilizada. No entanto, para 1.978 o avanço foi grande. O tema veio a lume constitucional e o debate começou a se instalar, revelando que a matéria exigia tratamento constitucional específico. Talvez o grande mérito da Emenda Constitucional nº 12 tenha sido o de sistematizar, em uma só Emenda, o rol de direitos específicos desse grupo de pessoas. (ARAÚJO, 2007, p.13).

Mesmo reconhecendo a importância da Emenda Constitucional nº 12, é válido questionar acerca da efetividade desta norma, visto que “os direitos sociais, generosamente enunciados no título dedicado à Ordem Econômica e Social, jamais deixaram de ser uma ‘folha de papel’, para utilizar a expressão de Lassalle³⁵.” (BARROSO, 2009, p.39).

Com a queda do regime militar e a promulgação da Constituição de 1988, o Brasil devolveu aos seus cidadãos os direitos fundamentais, caracterizado pelas liberdades e pela cidadania. A Constituição Cidadã é fruto da luta de distintos movimentos sociais que almejavam a proteção constitucional. O que não foi diferente em relação às pessoas com deficiência, as quais se viram protegidas e incluídas socialmente na Carta Política.

³⁵ Ferdinand Lassalle discorre sobre o sentido sociológico da constituição. A doutrina constitucionalista também debate sobre as concepções política e puramente jurídica das constituições. Para Lassalle “a constituição de um país é, em essência, a soma dos fatores reais do poder que regem nesse país, sendo esta a constituição real e efetiva, não passando a constituição escrita de uma ‘folha de papel’”. (SILVA, 2003, p.38).

Quadro 2 – Evolução Constitucional dos Direitos das Pessoas com Deficiência

Constituições	Tratamento constitucional deferido às pessoas com deficiência
1824 e 1891	- Suspensão dos direitos políticos aos deficientes físicos e intelectuais.
1934	- Não há tutela específica, apenas proteção genérica relativa aos desamparados, à educação eugênica e ao higienismo mental.
1937	- Não há tutela específica, apenas proteção genérica relativa às crianças e à juventude no que concerne à exposição de perigos de caráter físico e moral.
1967	- Não há tutela específica, apenas proteção genérica à infância e à adolescência.
1967 / Emenda Constitucional nº01/1969	- Tutela específica relativa à educação especial para as crianças com deficiência intelectual.
1967 / Emenda Constitucional nº12/1969	- Tutela específica, inserindo na constituição um rol protetivo que visou a melhoria das condições social e econômica. - Proteção expressa do direito à acessibilidade.
1988	- Tutelas genérica e específica. - Conjunto genérico protetivo encontrado nos direitos sociais, tais como direito à moradia, saúde, lazer, educação, trabalho, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, e assistência aos desamparados; - Rol de normas específicas, de caráter material, visando efetivar os direitos sociais e a cidadania. Tutela expressa do direito à acessibilidade aos espaços e bens públicos e de uso público.

Fonte: Constituições Federais.

Nota: Compilação do autor.

Na formatação da atual Norma Suprema é possível perceber a existência de normas genéricas, que a todos assiste, e normas específicas, destinadas a grupos específicos. Como normas genéricas têm-se: a busca pela cidadania e pela dignidade da pessoa humana como princípios fundamentais (art. 1º, CF/88); a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, sem qualquer tipo de preconceito ou forma de discriminação (art. 3º, CF/88); a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade (art. 5º, CF/88); o reconhecimento dos direitos sociais (art. 6º, CF/88), dentre outros. “A ordem atual, portanto, é não discriminar, de forma que a substância material do princípio da igualdade seja preservada.” (GUGEL, 2006, p.50).

As normas específicas trazem disposições direcionadas para os distintos grupos em situação de vulnerabilidade. “Nesse particular, o constituinte de 1.988 tratou de repetir por diversas vezes a questão da igualdade voltada ao emprego, por exemplo. E, em relação à pessoa com deficiência, tratou de ressaltar a proibição de discriminação.” (ARAÚJO, 2007, p.14). Das normas que resguardam os direitos dos cidadãos com deficiência, cabe, no presente trabalho, destacar o direito ao acesso (princípio da acessibilidade), presente no § 2º, do art. 227 e no art. 244 da Lei Maior c/c o art. 5º.

No entanto, faz-se necessária a implementação dos mencionados valores constitucionais. A existência de leis não foi suficiente para a efetivação do direito à inclusão social e à respectiva dignidade dos humanos com deficiência. Talvez isto ocorra porque a sociedade ainda não tenha maturidade social suficiente para internalizar o louvável arcabouço constitucional.

Como protagonista e beneficiária das disfunções atávicas da sociedade brasileira, sobrepairá uma classe dominante – a elite econômica e intelectual – que jamais se interessou ou foi capaz de elaborar um projeto generoso de país, apto a integrar à cidadania, ao consumo mínimo, enfim, à vida civilizada, os enormes contingentes historicamente marginalizados. (BARROSO, 2009, p.42).

A percepção da atual realidade brasileira conduz ao seguinte entendimento: o direito ao acesso das pessoas com deficiência ainda é negado, e esta negativa possui como co-responsável o Estado, situação que potencializa a falta de efetivação dos princípios constitucionais.

3.2 O PRINCÍPIO DA ACESSIBILIDADE

O princípio da acessibilidade defendido neste trabalho consiste na composição do direito de ir e vir, circular (liberdade) com o de permanecer (igualdade material). Trata-se de um princípio inicialmente implícito na Lei Maior, o qual, após a ratificação da Convenção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, da Organização das Nações Unidas (ONU), restou formalmente inserido na Carta Constitucional.

3.2.1 O princípio da liberdade

O conteúdo da liberdade amplia-se paulatinamente com a evolução da humanidade, sendo o resultado de reiteradas conquistas sociais. Por este motivo, a definição da liberdade é uma tarefa árdua, por abranger muitos significados e valores, tais como o direito ao arbítrio, à ação, à circulação, dentre outros, todos relativizados ao tempo e à sociedade que a define. Apesar da dificuldade mencionada, cabe eleger um conceito de liberdade que, nas lições de José Afonso da Silva, consiste “na possibilidade de coordenação consciente dos meios necessários à realização da felicidade pessoal.” (2003, p.232).

Nesta conceituação tem-se a ideia de empoderamento, que significa “o processo pelo qual uma pessoa, ou um grupo de pessoas usa o seu poder pessoal inerente à sua condição – por exemplo: deficiência, gênero, idade, cor – para fazer escolhas e tomar decisões, assumindo assim o controle de sua vida”, (SASSAKI, 2006, p.37), sendo toda e qualquer ação ou omissão, que impeça a persecução da vontade pessoal, uma afronta à liberdade do indivíduo. Vale ressaltar que a liberdade não é ilimitada, no instante em que falamos da ação e da circulação, este direito possui um teto, que é o socialmente permitido e positivado.

O arbítrio, a ação e a circulação são externados no espaço público, termo sedimentado desde a *polis* grega, pois naquele local “os cidadãos, por mais diferentes que sejam, por sua origem, sua classe, sua função, aparecem de certa maneira semelhantes uns aos outros.” (ASSIS, POZOLLI, 2005, p.466). A liberdade é efetivada quando o homem exercita o direito de externalizar (ação) a sua vontade (arbítrio), utilizando um espaço adequado (circulação) para estabelecer relações com os seus pares. Diante desta premissa, ao espaço público é aderida uma grande importância, pois é nele onde as relações sociais são construídas, afinal “nada existe nem se articula fora dele. Justamente porque ninguém escapa à inevitabilidade de viver e de se relacionar com pessoas e objetos num espaço material concreto, carregado de significado” (LIMA, 1989, p.13).

O direito à circulação, que decorre do direito à locomoção, é oponível *erga omnes* e previsto no inc. XV do art. 5º da Constituição Federal, “consiste na faculdade de deslocar-se de um ponto a outro através de uma via pública ou afetada ao uso público.” (SILVA, 2003, p.238). Ou seja, tutela o direito do cidadão em

relação a uma prestação positiva do Estado, devendo este garantir, ao menos, um espaço público dotado de segurança, asseio e acessibilidade. Assim, resta viabilizado, ao indivíduo, o uso de seu tempo e o direcionamento de sua vida da forma que melhor aprouver-lhe. A efetivação da liberdade de circulação permite o exercício da autonomia, sendo esta “a condição de domínio no ambiente físico e social, preservando ao máximo a privacidade e a dignidade da pessoa que a exerce.” (SASSAKI, 2006, p.35).

Conforme as lições de COLLADO *apud* SILVA, “independente do meio através do qual se circula por uma via pública, o transeunte terá um direito de passagem e de deslocamento por ela, por constituir esta forma de deslocamento a manifestação primária e elementar do direito de uso da via afetada.” (2003, p.238). Trata-se de norma cogente, de interesse público, e que gera um direito público subjetivo. Assim, a Administração não pode abster-se de tal obrigação.

A tutela específica do direito à circulação do indivíduo com deficiência encontra-se nos arts. 227, § 2º, c/c o art. 244 da Constituição de 1988³⁶. Depreende-se dos artigos que o legislador constitucional preocupou-se com as barreiras físicas que inviabilizassem a inclusão social das pessoas com deficiência. Importante notar que a via urbana, bem como as praças e parques são os únicos bens que o cidadão pode usufruir desde o dia que nasce.³⁷ “As vias urbanas são bens de *uso comum do povo*, nos termos do art. 99, I, do CC. São espaços preordenados ao cumprimento da função urbana de circular, que é manifestação do direito fundamental de locomoção” (SILVA, 2008, p.218).

A liberdade é um direito à autodeterminação, consiste na possibilidade do indivíduo com deficiência deslocar-se sem a existência de qualquer empecilho que

³⁶ Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança e ao adolescente, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.

§ 2º - A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

[...]

Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º. (BRASIL, Constituição Federal, 1988).

³⁷ “São bens públicos: I – os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças;” (BRASIL, Código Civil, 2002). Os bens comuns do povo “são aqueles bens que qualquer pessoa, cumprindo os regulamentos, pode utilizar. [...] Os bens dessa espécie independe, via de regra, de retribuição.” (RODRIGUES, 2003, p.146). Este tipo de bem público opõe-se às classes bem público de uso especial, que constitui os bens afetados por um serviço ou estabelecimento público; e bem dominical, que constitui o patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, podendo a Administração cobrar pelo uso deste bem.

coloque em risco a sua autonomia e segurança. Somente com a independência física o humano com deficiência poderá lutar pelos seus objetivos, de forma igual, em relação aos cidadãos sem deficiência. “Entiéndase bien, es mucho más que rodar sus sillas. Es poder dirigirse al lugar que deseen o necesiten sin la dependiente presencia de otro. Es poder ir a trabajar, poder estudiar, poder visitar a un amigo, incluso habitar una vivienda por cuyas puertas pase la silla.” (SUBIES, 2005, p.204).

3.2.2 O princípio da igualdade

A igualdade nasceu sob uma perspectiva formal (igualdade perante a lei), sendo plenamente difundida no século XVIII, durante as revoluções liberais burguesas. Esta espécie de igualdade foi sendo sedimentada durante muitos anos, pois a burguesia, detentora dos poderes econômico e político, sempre foi contra a igualdade material, pois esta vai de encontro à perpetuação do domínio de classes. “Os revolucionários de 1789 estabeleceram o princípio da igualdade perante a lei. Ora, em virtude da existência de classes sociais, quer no seu enunciado, quer na sua aplicação, não impediu a formação de desigualdades de fato entre os cidadãos” (L. INGBER *apud* SILVA, 2003, p.213), ou seja, a igualdade formal nunca foi meio idôneo para dignificar a vida dos diferentes homens.

A igualdade formal consiste numa prestação negativa do Estado, devendo tratar todos de forma igual. “A igualdade perante a lei é um valor constitucional e indica que não haverá qualquer tipo de discriminação.” (GUGEL, 2006, p.45). Sucede que a igualdade formal não festeja os direitos sociais, os quais são necessários para a obtenção da dignidade das pessoas.

Diante do exposto, faz-se importante notar que, na Carta Constitucional de 1988, a igualdade adquiriu o valor de preceito fundamental, sendo disposta no art. 5º, *caput*, da CF/88³⁸. “A igualdade, portanto, teve alteração topográfica em relação ao texto anterior, tendo essa mudança significado de grande importância na interpretação do texto. Assim, deixou a igualdade de ser fixada apenas como um

³⁸ Art. 5º 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:

dispositivo e passou a constar como regra matriz.” (ARAÚJO, 2011). Neste compasso, o legislador originário, pela primeira vez, demonstrou efetivamente preocupar-se com a igualdade material, a qual almeja igualar as situações desiguais através de medidas de caráter substancial.

A igualdade material é necessária para que certos grupos de indivíduos sejam contemplados com a discriminação positiva. Segundo MELLO, a compatibilidade das discriminações com a igualdade material apenas é possível “*quando existe um vínculo de correlação lógica* entre a peculiaridade diferencial acolhida por residente no objeto, e a desigualdade de tratamento em função dela conferida, *desde que tal correlação não seja incompatível com os interesses prestigiados na Constituição.*” (2011, p.17). Trata-se de *discrímen* permitido, em certas situações, diante da existência de valores sociais e contextos históricos que refletem realidades baseadas na exclusão, em relação a certos grupos de pessoas.

Conforme ARAÚJO, este tipo de igualdade “(vista sob o ângulo de proteção de certos grupos sociais) nada mais é do que a explicitação de princípios constantes nos fundamentos e objetivos do Estado Brasileiro, enunciados respectivamente, nos artigos primeiro e terceiro” (2011). No que tange às pessoas com deficiência, a igualdade substancial disponibiliza o empoderamento na medida em que distancia a ideia de ineficiência, doença, incapacidade e deixa ao arbítrio do indivíduo a sua linha de chegada. Ou seja, todos os membros da sociedade saem de um mesmo ponto e possuem as mesmas chances para atravessar os caminhos, cabendo a cada um escolher o seu destino.

É razoável entender-se que a pessoa portadora de deficiência tem, pela sua própria condição, direito à quebra da igualdade, em situações das quais participe com pessoa sem deficiência [...]. Seria, portanto, lógico afirmar que a pessoa portadora de deficiência tem direito a um tratamento especial dos serviços de saúde ou à criação de uma escola especial [...]. Essas situações quebram a igualdade formal, mas apresentam autorização lógica para tanto [...]. Da mesma forma, a igualdade será aplicada para impedir que a deficiência sirva de quebra do princípio isonômico, sem logicidade para tal *discrímen*. (ARAÚJO, 2011).

Na concepção defendida no presente trabalho, o direito de permanecer encontra-se consubstanciado no art. 227, § 1º, II³⁹. Deve o Estado atuar

³⁹ Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.

positivamente, oferecendo assistência e todas as medidas cabíveis para a plena inclusão das pessoas com deficiência. Tais ações devem ser iniciadas na infância, sendo perpetuadas até a vida adulta do indivíduo.

O princípio da acessibilidade além de apontar a indisponibilidade do direito de circular, demonstra que o direito de permanecer é imperioso, pois de nada adianta uma pessoa com deficiência frequentar locais onde ela não se sinta acolhida. O principal obstáculo presente nesta querela é a barreira atitudinal, “[...] que faz com que as pessoas com deficiência não sejam vistas como titulares dos mesmos direitos que qualquer pessoa.” (FÁVERO, 2004, p.182).

No es solo “poder trasladarse”; tiene que ver con la independencia y el valerse por sí mismo. Si una persona hipoacúsica pretende atender una conferencia, el texto hablado deberá ser tipiado simultáneamente y ofrecido para su lectura en una pantalla frente al auditorio. (SUBIES, 2005, p.204).

Além do ambiente físico, faz-se necessária a existência de um ambiente social acessível. Deve a sociedade, paulatinamente, compreender que as pessoas com deficiência merecem respeito, pois são dignos como qualquer outro cidadão. O Estado, cumprindo o seu papel, deve atuar perante os cidadãos sem deficiência, a fim de tutelar a inclusão dos homens com deficiência.

Por isto, é razoável o tratamento diferenciado e/ou privilegiado destinado às pessoas que possuem deficiência. A discriminação positiva, com o intuito de promover a inclusão social deste grupo de indivíduos, é totalmente legítima, pois a “igualdade substancial postula o tratamento igual perante o direito, mas de uma igualdade real e efetiva perante os bens da vida.” (BASTOS *apud* ARAÚJO, 2011). Não há como ser questionado o tratamento especial dispensado às pessoas que possuem deficiência, elas devem ser tratadas de forma desigual até o momento em que a sociedade esteja totalmente apta para recebê-las (fisicamente e atitudinalmente).

§ 1º O Estado promoverá programas de assistência integral à saúde da criança, do adolescente e do jovem, admitida a participação de entidades não governamentais, mediante políticas específicas e obedecendo aos seguintes preceitos:

[...]

II - criação de programas de prevenção e atendimento especializado para as pessoas portadoras de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente e do jovem portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de obstáculos arquitetônicos e de todas as formas de discriminação. (BRASIL, Constituição Federal, 1988).

3.2.3 Os dois momentos do princípio da acessibilidade na Constituição atual

Precipuamente, é importante ressaltar que, no presente trabalho, a acessibilidade é considerada uma norma princípio, possuindo, no entender deste autor, um valor superior à norma regra e caráter cogente e finalístico. Convém, de pronto, esclarecer os dois conceitos.

As regras são normas imediatamente descritivas, primariamente retrospectivas e com pretensão de decidibilidade e abrangência, sempre centrada na finalidade que lhes dá suporte ou nos princípios que lhes são axiologicamente sobrejacentes, entre a construção conceitual da descrição normativa conceitual dos fatos.

Os princípios são normas imediatamente finalísticas, primariamente prospectivas e com pretensão de complementaridade e de parcialidade, para cuja aplicação se demanda uma avaliação da correlação entre o estado de coisas a ser promovido e os efeitos decorrentes da conduta havida como necessária à sua promoção. (ÁVILA, 2005, p.70).

No que tange à contribuição nas decisões judiciais, Ávila apresenta o seguinte quadro esquemático.

Quadro 3 – Contribuição das normas às decisões judiciais.

	Princípios	Regras
Dever imediato	Promoção de um estado ideal das coisas.	Adoção da conduta descrita.
Dever mediato	Adoção da conduta necessária.	Manutenção de fidelidade à finalidade subjacente.
Justificação	Correlação entre efeitos da conduta e o estado ideal das coisas.	Correspondência entre o conceito da norma e o conceito do fato.
Pretensão de decidibilidade	Concorrência e parcialidade.	Exclusividade e abarcância.

Fonte: ÁVILA, 2005, p.70.

Percebe-se que a norma princípio possui aplicabilidade imediata, ainda que necessite de regulamentação infra. Não podem o operador do direito e o gestor olvidarem-se de persegui-la arduamente.

O primeiro instante do princípio da acessibilidade, que está relacionado ao modelo proposto nos tópicos superiores, no qual ele aparecia implicitamente na Constituição, formado pela composição dos arts. 227 e 244 c/c o art. 5º da CF/88. Percebe-se de plano que, mesmo estando implícito, o princípio em comento reflete um direito fundamental, que possui aplicabilidade imediata.

Todavia, distintos autores⁴⁰ que discorreram, ao longo das duas últimas décadas, sobre a tutela das pessoas com deficiência, utilizando a classificação do Professor José Afonso da Silva, classificaram as normas relacionadas ao princípio da acessibilidade como preceitos de caráter programático, afastando a sua aplicabilidade plena.⁴¹ Estas interpretações pouco profundas e equivocadas da classificação do Professor José Afonso da Silva foram extremamente danosa aos cidadãos com deficiência, pois legitimaram a omissão estatal até o início dos anos 2000.

Conforme Silva, os arts. 227, § 2º da Constituição Federal, também aplicável ao art. 244 da CF/88, apesar de estarem encaixados como normas de eficácia limitada, devem ser, de pronto, tornados eficazes, pois se tratam de normas constitucionais de princípio constitutivo e de caráter impositivo.

Crisafulli chama-as de normas de legislação, mas também as tem como disposições constitucionais de princípio, ao lado das programáticas. A expressão *normas de legislação* seria mais aproximada da realidade, se não houvesse normas não-organizativas que também podem depender de legislação, **como é exemplo a do § 2º do art. 227:** ‘A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência’.

Ora, as normas de que se trata aqui são as não-programáticas dependentes de legislação. São de eficácia limitada porque é o legislador ordinário que lhes vai conferir executoriedade plena, mediante leis complementares ou ordinárias integrativas. **Não são, todavia, destituídas de aplicabilidade, como querem aqueles que as chamam de normas de eficácia ou aplicabilidade diferida, como a pretender que nada significam enquanto o legislador não emitir regras jurídicas que as complementem.** (SILVA, 1999, p.122-123). (Grifos nossos).

Depreende-se, da leitura de Silva que se trata de normas que possuem aplicabilidade e dois comandos diretivos inafastáveis. O primeiro voltado ao legislador, que deveria ter criado, peremptoriamente, lei contemplando a acessibilidade, uma vez que se trata de norma de caráter impositivo. O segundo, voltado ao gestor, que deveria, independentemente de haver leis, as quais, aliás já

⁴⁰ Cf. ARAÚJO (2011) e outros.

⁴¹ Cf. SILVA existem três espécies de normas constitucionais: **as de eficácia plena**, que “desde a entrada em vigor da constituição, produzem, ou têm possibilidade de produzir, todos os efeitos essenciais, relativamente aos interesses, comportamentos e situações, que o legislador constituinte, direta e normativamente, quis regular.” (1999, p.101), **as de eficácia contida** “em que o legislador constituinte regulou suficientemente os interesses relativos a determinada matéria, mas deixou margem à atuação restritiva por parte da competência discricionária do Poder Público, nos termos que a lei estabelecer ou nos termos de conceitos gerais enunciados.” (1999, p.116), e **as de eficácia limitada**, que não possuem, inicialmente, aplicabilidade imediata, não seriam plenamente eficazes, necessitariam de leis para sê-las, “porque o legislador constituinte, por qualquer motivo, não estabeleceu, sobre a matéria, uma normatividade para isso bastante, deixando essa tarefa ao legislador ordinário ou a outro órgão do Estado.” (1999, p.82-83).

existem, administrar a coisa pública contemplando o livre e pleno uso de seu espaço pelas pessoas que têm deficiência.

De igual forma, os autores que discorriam sobre os direitos das pessoas com deficiência esqueceram dos §§ 1º e 2º, do art. 5º da Constituição Federal⁴². A partir destes dispositivos, percebe-se que o rol dos direitos fundamentais não é taxativo e que o conteúdo jurídico presente nos arts. 227 e 244 da CF/88, que compõem o princípio da acessibilidade, dispõem sobre a igualdade e a liberdade material.

Considerar esses direitos fundamentais no processo de interpretação como extraídos de normas constitucionais expressamente positivadas leva a classificá-los como sendo implícitos, para fins da norma do artigo 5º, § 2º, da Constituição Federal, idéia essa de autoria David Wilson de Abreu Pardo, e que parece ser a mais adequada a descrever as possibilidades referentes à interpretação da norma constitucional em comento. (SILVA, 2010, p.31).

Defende-se neste trabalho o reconhecimento de todo e qualquer direito fundamental, por intermédio da concepção material, no caso em análise, o direito à acessibilidade. Este direito, mesmo que implícito e perceptível através da interpretação da Constituição, deveria ter sido aplicado e combatida a omissão do Executivo, pelos distintos meios, independente da ratificação da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da ONU. Por fim, faz-se interessante anotar que “o exercício do direito de liberdade material pela maior parte das pessoas como que pressupõe a manifestação, em alto grau, do direito de igualdade material, sendo este o motor propulsor das condições de concretização daquele. É como se a real existência de um dependesse da do outro.” (SILVA, 2010, p.34).

O segundo instante relativo ao princípio da acessibilidade advém da promulgação da supramencionada Convenção, por meio do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009⁴³. A partir daí, o princípio da acessibilidade torna-se exposto, pois se encontra presente no Artigo 3, da Convenção Internacional sobre os Direitos

⁴² Art. 5º 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:

[...]

§ 1º - As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º - Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte. (BRASIL, Constituição Federal, 1988).

⁴³ Art. 5º [...]

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. (BRASIL, Constituição Federal, 1988).

da Pessoa com Deficiência.⁴⁴ O instrumento jurídico sob análise veio eliminar qualquer argumento que procurasse diferir o conteúdo jurídico tutelado pelo princípio da acessibilidade. “A acessibilidade precisa aqui ser compreendida em seu sentido amplo, como ingresso e permanência aos meios físicos e aos de comunicação (desenho universal) e aos sistemas, políticas, serviços e programas implementados pela comunidade.” (DE PAULA, 2008, p.32).

Infelizmente, apesar da atual expressa aplicabilidade do princípio da acessibilidade, o processo histórico-jurídico brasileiro, ao invés de efetivar a busca pela participação social plena das pessoas com deficiência, legitimou uma vida indigna para este grupo de cidadãos. A mais ampla e ainda incompleta tutela das pessoas com deficiência, conseguida apenas na Lei Maior de 1988, foi afastada, até o início do século XXI, por doutrinas que, a princípio, deveriam lastrear a responsabilização estatal de agentes políticos descompromissados com as causas sociais. Este descompromisso, unido a uma sociedade ignorante sedimentaram um processo urbanístico segregador e uma cultura de descaso com o cidadão com deficiência.

⁴⁴ Artigo 3

Princípios Gerais

Os princípios da presente Convenção são:

[...]

f) A acessibilidade; (BRASIL, Decreto Legislativo nº 186, 2008).

4 HISTÓRICO DE SALVADOR: O SURGIMENTO DAS CALÇADAS E O DESCUMPRIMENTO DAS LEIS

A discussão sobre a evolução urbana de Salvador, em princípio, pode parecer desconexa com o objeto de estudo do presente trabalho. Todavia, vale notar que o atual desrespeito ao cidadão com deficiência é resultado de um processo histórico. Neste compasso, torna-se interessante ventilar, sucintamente, sobre o surgimento das normas sobre as vias na Cidade da Bahia, uma vez que este elemento urbanístico festeja o direito de circulação do cidadão.

4.1 A CIDADE DA BAHIA NO PERÍODO COLONIAL

O surgimento de Salvador inseriu-se na conquista de novos mercados comerciais pela Europa. Portugal, buscando uma nova rota para as Índias, de onde eram enviados vários produtos para o mundo europeu, descobriu um novo território. Este foi considerado atípico por seus descobridores, pois era pouco habitado, com uma população sem poder de compra e que ignorava o comércio. Isto somado ao desconhecimento da existência de riquezas minerais no novo espaço. Citando Pero Vaz de Caminha, Raimundo Faoro apresenta a percepção equivocada dos portugueses em relação ao Brasil, quando da sua chegada, visto que, posteriormente, foram encontradas riquezas minerais, dentre outras, em terras brasileiras.

Esta terra desprovida de ouro e prata, de trigo e de gado, de ferro e de vinho mereceria o desprezo do traficante ávido de lucros, de comércio de materiais preciosos e de especiarias. [...] Para o comércio a terra era imprestável – resgatavam-se apenas “coisinhas de pouco valor”, na língua do cronista. Portugal e a Europa do século XVI – não era apenas próspera mercancia, a riqueza fácil. (FAORO, 1991, p.100).

Contudo, Portugal necessitava proteger-se das investidas dos países europeus que estavam inseridos na expansão comercial do século XVI e que

assediavam as terras recém-descobertas pelos lusos. Assim, Dom João III, já contabilizando a exploração do pau-brasil, ordenou a construção de uma cidade, a qual deveria ser uma fortaleza, estrategicamente localizada, vislumbrando a defesa do território e a plena administração do espaço. Conforme ensina Faoro, neste momento foi inaugurado o “sistema americano de exploração mercantil, a um tempo dirigido contra a concorrência européia e contra a dispersão do litoral.” (1991, p.107).

O projeto da Cidade da Bahia visava a criação de um espaço organizado, em xadrez, construído sob um modelo de fortificação. A materialização do núcleo urbano deu-se sob a égide de um instrumento normativo dotado de rigidez⁴⁵, que vislumbrava as boas condições e o alto poder de proteção (fortaleza) do núcleo central de povoação. A busca por esta segurança fez com que o sítio escolhido fosse no “cume de uma colina, caindo em forte declive até a extremidade das margens de uma baía abrigada, sobre um dos lados da península que separa a Baía de Todos os Santos e o Oceano Atlântico”. (SANTOS, 1959, p.35).

Salvador nasceu como um típico município português, com as mesmas atribuições judiciais, políticas e administrativa, “nossas Municipalidades foram constituídas uniformemente por um presidente, três vereadores, dois almotacéis e um escrivão. Além desses encarregados administrativos, serviam junto à Câmara um juiz de fora vitalício e dois juizes comuns” (MEIRELLES, 2008, p.36).

O município colonial viveu sob a égide de normas constantes nas Ordenações Afonsinas, Manuelinas e Filipinas, as quais dispunham acerca de “normas genéricas sobre estética [...] e outras sobre as relações de vizinhança e direito de construir.” (SILVA, 2008, p.52). Trata-se de um Direito Medieval, que “reconhece a desigualdade social e trata de maneira desigual os desiguais. É um Direito que protege aos privilegiados (...)”. (DE LA TORRE RANGEM *apud* WOLKMER, 1999, p.25).

O formato de Salvador possuía traçado rígido, regular, com casas justapostas e ruas sem pavimentação. “As ruas e praças eram raramente calçadas – quando isso ocorria o calçamento era grosseiro, de pedras fincadas, abrangendo tôda a largura das ruas, pois não existiam ainda os passeios, introduzidos muito mais tarde,

⁴⁵ O documento rígido mencionado é o Regimento de Tomé de Souza, de 1548, outorgado pela Coroa Portuguesa, dando instruções específicas de como deveria ser a cidade.

como forma de seleção de tráfego.” (REIS FILHO, 1968, p.146). O desenho da cidade destacava as igrejas, prédios públicos e religiosos, que, além de marcos visuais importantes, refletiam uma condição de poder estabelecida na estrutura urbana, demonstrando a apropriação do território e das hierarquias reinantes na ordem institucional daquele momento histórico (SAMPAIO, 1999, p.55).

Para Eduardo Yázigi, antes do calçamento total da rua, considerava-se “calçada ou calçadinha, uma faixa horizontal empedrada, de pequena largura, rente à parede externa da construção, destinada a proteger as fundações da infiltração de águas pluviais – de onde talvez tenha vindo a atual denominação. E, na medida em que os beirais avançavam sobre a mesma, servia de passagem protegida para o pedestre, nos trechos em que existia” (1997, f.17).

No que tange ao calçamento das ruas em Salvador, viu-se um lento crescimento de logradouros pavimentados, conforme ensina Reis Filho, baseado nas atas da Câmara de Salvador.

No entanto, já em março de 1628, a Câmara mandava que o “... Porteiro Manoel Gonçalves Rapozo trouxesse o pedaço da Calçada que esta no terreiro aquém mais barato a quizesse fazer; elogo paresse Domingos Fernandes Pedreiro, edisse, que lançava nadiã Calçada dois mil reis...”. Em abril do mesmo ano queixava-se a Câmara “... por haver dois mezes, que anda empregão os pedassos das Calçadas desta Cidade, como deo fé oPorteiro Manoel Gonçales Rapozo, e não haver, que nellas lançasse mais, que Pedro Gonçalves deMattos, que lançou em cada braça de quartada, que fizer nesta Cidade atréz patacas...”. (1968, p.137-138).

Conforme os dados presentes nas atas da Câmara de Salvador, a preocupação com o calçamento da cidade era gradual e nos anos subsequentes ao de 1628 outras ruas foram calçadas, como a que se localizava atrás da demolida Igreja da Sé e na região localizada na capela de Nossa Senhora da conceição.

Na metade do século XVII, o crescimento da cidade consolidou-se, entre o Pelourinho e o São Bento, avançando para além do espaço planejado da cidade-fortaleza traçada. Com o crescimento do espaço urbano, o calçamento tornou-se tema de preocupação da Câmara. “Já em 1659, ‘os officiaes da Camera em mesa de vereação mandarão chamar Lourenço Affonço pedreiro e contratarão com elle que fisesse as calçadas que faltão nesta cidade, e conserto das que estão quebradas [...]’.” (REIS FILHO, 1968, p.139).

As ruas eram pavimentadas com pedras também conhecidas como “cabeça-de-negro”, composta pela mistura de granito propriamente dito, com gnaisse e com pedaços de arenito, esse último, geralmente, era sobra das cantarias das igrejas, com tamanhos irregulares e que ganhou esta titulação por causa de seu formato e de sua coloração escura. A preocupação com o calçamento, principalmente nas ruas comerciais, as quais possuíam um maior movimento, manteve-se nos séculos XVIII e XIX.

Outro importante ponto a ser ventilado é a relação de apadrinhamento e conluio em prol de interesses particulares, deturpadora do que seria um inicial contato com a democracia. “A tradição de eletividade das Câmaras municipais foi de muita importância durante o período colonial, fazendo com que houvesse um vínculo entre a sociedade local privilegiada e os seus representantes.” (COSTA, 2010, p.38). As relações de concessões e favores entre os administradores e cidadãos abastados constituíam a base da gestão municipal, prevalecendo o interesse privado em detrimento da coletividade.

A Câmara, ofendendo o patrimônio público, aforava imensas faixas de terras a poucos afortunados. Estes exploravam as glebas através do arrendamento e da subenfitense e alienavam excertos dos respectivos terrenos, sem a devida autorização do senhorio. Cabe ressaltar que as mencionadas alienações eram contratualmente proibidas, além de serem danosas a uma política racional de distribuição de terras que vislumbresse contemplar as necessidades da coletividade. (SALVADOR, 1979, p.VII-3).

O que se via eram proprietários rurais, com poder político, utilizando a administração municipal para defender os interesses de seus pares, concentrando na mão de alguns as terras brasileiras. “A ordem política, administrativa e jurídica – representada nas armadas, nos homens de presa, nos burocratas – precederia, orientaria, conduziria a conquista econômica.” (FAORO, 1991, p.117). Portugal, na escolha dos indivíduos para liderar a colonização do Brasil, considerou, pelo menos, dois aspectos: a lealdade destes homens à Coroa e a ânsia destes indivíduos pelo lucro e pelo título de nobreza.

Assim, embora em geral nos domínios do direito privado, a legislação da metrópole fosse a reguladora das relações entre os diversos elementos constitutivos das colônias, na esfera do direito público a situação era outra:

aí o poder onímodo, excepcional, dos governadores proprietários abria brechas no edifício legislativo da mãe-pátria. (MARTINS JÚNIOR *apud* FAORO, 1991, p.129).

Com o descenso do comércio do açúcar, a produção local, baseada na subsistência, foi favorecida, tendo avançado pelos sítios ainda não ocupados e beneficiando o crescimento da rede urbana colonial. Com isto, fez-se necessária a criação de órgãos políticos e administrativos. A gestão do espaço, que antes fora deixada de lado por causa dos altos lucros com o negócio ligado à exportação de açúcar e ao tráfico de negros, passou a ser o principal centro de controle das atividades da Coroa.

A partir de 1714 Salvador torna-se a sede do Vice-Reinado de Portugal e o único arcebispado da América Portuguesa. Resolve a Coroa, então, designar para o Brasil administradores hábeis, políticos, homens de experiência administrativa e não mais Capitães, generais, militares, como tinha acontecido no período anterior. (ARAUJO, 1992, p.115).

Neste compasso, a Coroa designou o engenheiro militar João Massé para elaborar um Plano de Fortificação da Cidade, em 1715, o qual não foi plenamente executado, demonstrando um descaso das autoridades da época com o planejamento urbano da cidade. Também é importante salientar os reclamos do ora mencionado engenheiro militar, que constatou a desobediência dos cidadãos às regras do plano e a negligência dolosa dos gestores municipais. (SAMPAIO, 1999, p.56).

Entre os anos de 1784 e 1788, foi realizado outro plano para a cidade, por Manoel Teixeira, o qual tinha como objeto a pavimentação de ruas, alinhamentos, etc.. Desejava-se arejar a cidade, permitir a entrada natural de luz. A cidade das ruas tortuosas começou a sofrer ações de caráter higienista. (SAMPAIO, 1999, p.61).

Apesar das mencionadas tentativas de intervenção na cidade no século XVIII, o que se viu foi o aumento dos conflitos dentro da urbe, o descumprimento das posturas, sendo a esmagadora maioria dos problemas relacionada ao uso e abuso do solo. O atrito entre vizinhos e o desgaste na relação entre administradores e administrados apenas crescia (MARX, 1991, p.82). “No começo do século 19, pessoas que moravam na praça da Piedade ‘queixavam-se de que um proprietário queria roubar 12 palmos à rua, para aumentar sua casa... sem mesmo se preocupar

com a dificuldade que isso acarretaria para o trânsito[...]’.” (SANTOS, 1959, p.106-107).

O desrespeito à coletividade é claro desde o início do processo de urbanização brasileiro. A desigualdade que era institucionalizada no Direito Medieval foi mantida no Direito Moderno, contudo mascarada por meio do discurso da igualdade formal. A valorização do direito individual, fruto do liberalismo econômico, colocou o direito público em segundo plano. Conforme Gustav Radbruchm, “para o liberalismo o direito privado é o coração de toda a vida jurídica, e o direito público, pelo contrário, apenas uma leve moldura que deve servir de proteção ao primeiro e, particularmente, ao direito da propriedade”. (*apud* WOLKMER, 1999, p.28).

4.2 A EXPANSÃO DE SALVADOR NO SÉCULO XIX E NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Em 1779, Salvador possuía 39209 habitantes, em 1805 eram 45600 habitantes, chegando a 51112 habitantes em 1807. (MATTOSO, 1992, p.107-108). Este aumento populacional foi gerado pelo crescimento comercial da cidade.

Durante o século 19, o crescimento da cidade e o alargamento de suas funções refletem-se principalmente na Cidade Baixa. Fazem-se novos cais sobre aterros para melhoria do porto. Esses aterros estendem a Cidade Baixa até o lado par da rua Miguel Calmon. O outro lado é ocupado pelos cais. Sobre esses aterros são construídos grandes imóveis, de utilização comercial sobretudo. (SANTOS, 1959, p.106).

Com a vinda da Família Real para o Brasil, em 1808, por causa da invasão Napoleônica, foi liberada a instalação de indústrias no país. Fazia-se necessário suprir as necessidades de todos aqueles que vieram com a Coroa, fugidos de sua terra natal, incentivando uma insipiente industrialização, a exemplo da produção de fumo e têxtil.

Com independência do Brasil, em 1822, e a Constituição Imperial, de 1824, foi outorgada uma maior autonomia ao município, tendo sido atribuído às Câmaras, no art. 169, “o exercício de suas funções municipaes, formação das suas Posturas policiaes, applicação das suas rendas, e todas as suas particulares, e uteis attribuições, serão decretadas por uma Lei regulamentar.” (BRASIL, 1824). A lei regulamentar prevista na Constituição materializou-se na Lei de 1.10.1828, que

dispôs sobre as atribuições da Câmara, que deveriam aprovar as regras urbanísticas seguintes:

1) Alinhamento, limpeza, iluminação, e desempachamento das ruas, cais e praças, conservação e reparo de muralhas feitas para segurança dos edifícios, e prisões públicas, calçadas, pontes, fontes aquedutos, chafarizes, poços, tanques, e quaisquer outras construções *em benefício comum dos habitantes, ou para decoro e ornamento das povoações*; 2) o estabelecimento de cemitérios fora do recinto dos templos; o esgotamento de pântanos, e qualquer estagnação de águas infectas; a economia e asseio dos currais, e matadouros públicos, a colocação de curtumes, os depósitos de imundices, e quanto possa alterar, e corromper a salubridade da atmosfera; [...] 3) edifícios ruinosos, escavações e precipícios nas vizinhanças das povoações; [...] 4) vozerias nas ruas em horas de silêncio, injúrias, e obscenidades contra a moral pública; [...] 5) construções, reparo, e conservação das estradas, caminhos, plantações de árvores para preservação de seus limites à comodidade dos viajantes e das que forem úteis para a sustentação dos homens e dos animais. (SILVA, 2008, p.54-55).

Esta lei, em conjunto com as leis de desapropriação, promulgadas em 1826 e 1836, delineou as primeiras normas urbanísticas genuinamente brasileiras. (SILVA, 2008, p.55).

Ainda vale ressaltar a Lei nº 601, de 1850, que dispôs sobre as terras devolutas do império. A conhecida Lei de Terras representou “a implantação da propriedade privada do solo no Brasil. Para ter terra, a partir de então, era necessário pagar por ela.” (FERREIRA, 2005, p.1). Esta lei influenciou não somente o acesso às terras rurais, como também foi responsável pela dinâmica inserida na aquisição e valorização da terra urbana, que estaria diretamente relacionada ao valor de troca do bem. O acesso à terra deu-se de forma segregacionista, mantendo o domínio do bem imóvel nas mãos dos historicamente abastados, influenciando diretamente na forma das cidades, que cresceram em prol de interesses privados.

Salvador, apesar de sua prosperidade no início do século XIX, ainda se desenvolvia com as bases do modelo colonial, o qual estabelecia relações provincianas e de caráter reacionário. Tal afirmação é percebida pela dicotomia entre o conteúdo do liberalismo e o modelo oligárquico, percebendo, de plano, uma “retórica liberal sob a dominação oligárquica, o conteúdo conservador sob a aparência de formas democráticas. Exemplo disso é a paradoxal conciliação “liberalismo-escravidão”. (WOLKMER, 1999, p.76). Este foi um dos motivos do crescente abalo econômico sofrido pela economia baiana, que assistia a crise do

açúcar e o desenvolvimento do sul do país, com a sua produção de minério e de café.

A terra, em si, pouco valia no conjunto da empresa, valor relativo no século XVI, como ainda no século XIX: a riqueza necessária, para a empresa, era o escravo. "A maior parte da riqueza" – anota o autor do *Diálogo das Grandezas do Brasil* – "dos lavradores desta terra consiste em terem poucos ou muito escravos." (FAORO, 1991, p.132).⁴⁶

Apesar da crise econômica sofrida por Salvador final do século XIX, a cidade passou por grandes transformações, como a canalização de rios; a abertura de ruas; o calçamento de bairros; a iluminação a gás de ruas; a ligação do centro com bairros periféricos da época; a construção de estrada em direção ao sertão baiano; etc.. Salvador soube utilizar a sua localização e seu caráter comercial como ponto de exportação e importação de produtos, estabelecendo um controle sobre a Província. (SAMPAIO, 1999, p.66).

Na medida em que a cidade portuária/exportadora sofria abalos, a cidade comercial/bancária era fortalecida. Neste compasso percebe-se a criação do Banco do Brasil, em 1809, e do Banco da Bahia (filial do Banco do Brasil), em 1817, que serviria como caixa de descontos, facilitador de operações mercantis e fomentador do desenvolvimento agrícola, ambos liquidados em 1829. (MATTOSO, 1992, p.505-506).

Do início até a década de 60 do século XIX, viu-se um *boom* de criação de instituições bancárias e de relações fiduciárias. Em 1834, criou-se a Caixa Econômica da Cidade da Bahia, que possuía uma função eminentemente social e desenvolvimentista, no instante em que concentraria as pequenas quantias de dinheiro do comércio autorizado e ofereceria às classes trabalhadoras meios de ampliação de seus capitais, ensinando-lhes sobre economia e socorrendo-lhes quando necessário. Em 1845, fundou-se o Banco Comercial da Província da Bahia,

⁴⁶ Deve-se a Capistrano de Abreu creditar a autoria do livro *Diálogos das grandezas do Brasil* a Ambrósio Fernandes Brandão. Este volume de vital importância para a História do Brasil, escrito em forma de diálogos, mostra a pujança de um país em seu início de colonização. Composto em 1618, é fruto de observações sobre a nova geografia, os indígenas, os engenhos, o comércio com a Coroa, a escassa mas persistente presença de homens que se aventuravam pela terra ignota. Cristão-novo, perseguido pela Inquisição, segundo Rodolfo Garcia, Ambrósio Fernandes foi senhor de engenho e também "um dos feitores ou escrivães de Bento Dias Santiago de Pernambuco e Itamaracá". Estabeleceu-se na Paraíba, onde escreveu os Diálogos. Capistrano deu relevo à sua cultura humanística e científica, chamou-o de "escritor colorido e enérgico", enquanto João Ribeiro viu nele "pena hábil, ameníssima e sem a ferrugem do gongorismo, que já despontava naquele século". Defendeu o Brasil como fonte de transformação e garantia de todo o império português, naquele momento sob o domínio espanhol. Este volume traz as introduções de Jaime Cortesão, Afrânio Peixoto, Capistrano de Abreu e Rodolfo Garcia, esse último enriquecendo o livro com várias e diversificadas notas. (SENADO FEDERAL, 2012).

que assumiu a responsabilidade de emitir papel-moeda. Ainda podem ser elencadas as criações, em 1848, da Sociedade de Comércio da Bahia, do Banco Hipotecário da Bahia e da Caixa Comercial da Bahia. (MATTOSO, 1992, p.506-507). Toda esta prosperidade econômica vista, talvez muito mais fantasiosa do que real, fez o tecido urbano sofrer modificações.

Portanto, é nesse quadro entre 1840 e 1860 que se observa um dos mais importantes subperíodos da evolução física da cidade, quando são moldadas as diretrizes básicas que definem a estrutura urbana do século XIX e que, de certo modo, vão esboçar a matriz característica do início do século XX, articulada à rede ferroviária regional, ao porto na Cidade-Baixa e aos bairros nas colinas da Cidade-Alta, seguindo os espigões e seus altiplanos, sem ocupar os vales. (SAMPAIO, 1999, p. 68).

O manejo do capital na Bahia foi responsável pelos investimentos privados na cidade, como os que ocorreram nas linhas de bonde, pela companhia Trilhos centrais, ligando o “Centro Antigo aos bairros de Vitória, Graça, Barra, Federação, Quintas, etc., já com planos de expandir linhas no sentido de atingir o Rio Vermelho.” (SAMPAIO, 1999, p.68). “A construção civil pública e privada teve grande expansão no período, sendo por isso grande absorvedora de mão-de-obra, juntamente com a atividade comercial de importação/exportação e redistribuição regional de mercadorias.” (ARAUJO, 1992, p.131).

Convém ressaltar que, até o início do século XIX, o deslocamento das pessoas era a pé, por charrete, a cavalo ou pela cadeirinha de arruar. A última foi, por muito tempo, o único meio de locomoção dos soteropolitanos. O objeto era construído com excessiva preocupação estética, denotava riqueza, através de seu luxo ornamental, possuindo janelas com cortinas, paredes revestidas com materiais nobres, utilizou-se, inclusive o ouro, quanto mais rico fosse o seu proprietário, mais detalhes a cadeirinha de arruar possuía.

As senhoras, com os vestidos guarnecidos de ouro e prata, carregadas de jóias, trazendo à cabeça chapelinhas bem enfeitadas, prendiam as cortinas da cadeirinha para que melhor expuzessem à admiração e à curiosidade o luxo e a riqueza de que se arreavam. (QUERINO, 1922, p.112).

Era carregada por, pelo menos, dois escravos e significou a abastança dos ricos da cidade, sendo um objeto utilizado por poucos e representante da segregação sócio-econômica. “Em diversos pontos da cidade, como fôssem: Largo da Conceição da Praia, Taboão, Baixa da Soledade, S. Francisco de Paula etc. se

encontravam cadeirinhas pelo preço de uma pataca para subir uma ladeira; destinando-se a ponto mais longínquo, precedia ajuste.” (QUERINO, 1922, p.113).

“O transeunte não encontra ônibus, carro ou sege que o transporte. Condizente com este estado de cousas, acha porém, em todas as esquinas ou logradouros públicos, uma fila de cadeiras fechadas com cortinas [...]” (KIDDER, 1980, p.25). Percebe-se que pedestres, cavalos e veículos com rodas misturavam-se pelas ruas de Salvador.

Com o processo de ascensão da cidade comercial/bancária, a Câmara passa a ter novas preocupações relacionadas às calçadas, tendo editado, em 1829, um Código de Posturas que as tornou obrigatórias e segregadas do leito carroçável. “Todo proprietário que edificar, ou consertar seus prédios deve calçar toda a frente d’elles na largura d’uma braça para a rua, debaixo do mesmo nivelamento, e ordem da calçada geral. Pena de 10\$000 reis, e de se mandar fazer a sua custa.” (SALVADOR *apud* BRITO, 2008, p.48).

Tal disposição repetiu-se nas Posturas de 1844. Vale lembrar que será a partir da segunda metade do século XIX que haverá efetivamente a segregação entre o leito carroçável e o passeio, instante em que surgiram os serviços públicos de transporte coletivo e que o automóvel chegou à cidade de Salvador.

Quadro 04 – Evolução das calçadas em Salvador

PERÍODO	CALÇAMENTO DAS RUAS DE SALVADOR
1549 – 1629 ⁴⁷	As praças e ruas eram raramente calçadas.
1829 – 1848	As posturas de 1829 obrigaram a construção de calçadas em Salvador. ⁴⁸
1848 – 2012	A partir das posturas de 1848, tornou-se obrigatória a segregação entre o leito carroçável e o espaço destinado aos pedestres.

Fonte: BRITO, 2008.

Nota: Compilação do autor.

⁴⁷ A partir de 1629, a Câmara dispensa maior preocupação com o calçamento das principais ruas da cidade.

⁴⁸ Apesar da utilização do termo calçada, este significava a construção dos passeios (que será utilizado posteriormente), pois, a partir de 1829, o legislador quis dividir as ruas pavimentadas em duas partes.

Em 1845, com a Lei nº 223, houve a concessão de privilégio por dez anos a quem oferecesse o serviço de transporte público por meio de “gôndolas”, transporte sobre trilhos puxado por animais (ROCHA, 2003, p.54). Este meio de transporte foi inicialmente rechaçado pelas damas da sociedade, com exceção da condessa de Barral, a qual foi responsável pela introdução de costumes europeus em Salvador. (QUERINO, 1922, p.114). Manuel Querino ainda relata a existência de outra forma de condução naquele período.

Havia outro meio de transporte que eram os pequenos vapores da Companhia Bonfim, atual Navegação Baiana.

Esses vapores partiam da cidade baixa, atracavam na Jequitiaia, desembarcando aí os passageiros de meia viagem, e daí se dirigiam à ponte volante que existia no Pôrto do Bonfim.

Nas gôndolas só tinham ingresso as pessoas decentemente vestidas, de cartola. (1922, p.114).

Na segunda metade do século XIX os trilhos espalharam-se por Salvador, indo do centro até os rincões da cidade. Viu-se a construção do Elevador Lacerda, inaugurado em 1873, etc.. Recorda QUERINO a importação, em 1871, de “uma máquina muito parecida com os atuais carros compressores, tendo uma quinta roda, na frente, exclusivamente destinada à direção do veículo, que era movido a vapor.” (1922, p.146). Tratou-se da “Borracha do Rocha”, como ficou conhecida popularmente, a qual serviu como outro meio de transporte no período. Importante notar que “grande parte das novas intervenções urbanas feitas na cidade destinavam-se a adequá-la a receber esta modernização no sistema de transportes.” (ARAUJO, 1992, p.161).

Em 6 de junho de 1897, finalmente, são introduzidos os bondes elétricos na cidade, através da eletrificação das linhas da Cia. de Veículos Econômicos, sendo utilizados veículos importados da Alemanha. Salvador torna-se, assim, a segunda cidade do país, após o Rio de Janeiro, a ter bondes elétricos. A primeira linha inaugurada foi entre o Comércio e Itapagipe. Em 1898, é sancionada a Lei Municipal nº 330, autorizando a Companhia Linha Circular a substituir a tração animal pela elétrica no transporte coletivo da Cidade Alta. (ROCHA, 2003, p.59).

Em 1848 editou-se um grupo de posturas ainda mais incisivo no que tange à construção dos passeios. As posturas dispuseram sobre a obrigatoriedade de sua construção, a forma como fazê-los, o material a ser empregado e o prazo para a conclusão da obra. “Essa postura 132 positivou que os passeios da cidade destinavam-se exclusivamente ao uso de pessoas a pé e sem carga, vedado a sua utilização por animais e por escravos transportando cargas ou pessoas, sob pena de

multa ou prisão.” (BRITO, 2008, p.51). Foram nas ladeiras da Gameleira, do Sodré, da Preguiça, da Conceição e atrás do Palácio que foram construídos os primeiros passeios de Salvador, em 1849 (BRITO, 2008, p.45).

A proclamação da república, em 1889, trouxe uma nova ordem constitucional, com a Constituição de 1891, a qual tutelou, em seu art. 68, “a autonomia dos Municípios em tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse.” (BRASIL, 1891). Todavia, esta autonomia restou apenas fixada nas normas.

Durante os 40 anos em que vigorou a Constituição de 1891 não houve autonomia municipal no Brasil. O hábito do centralismo, a opressão do coronelismo e a incultura do povo transformaram os Municípios em feudos políticos truculentos, que mandavam e desmandavam nos “seus” distritos de influência, como se o Município fosse propriedade particular e o eleitorado um rebanho dócil ao seu poder. (MEIRELLES, 2008, p.40).

No início do século XX, Salvador encontrava-se num estágio de letargia econômica, com o “enigma baiano”. Contudo a cidade foi objeto de intervenções. Dentre elas destacaram-se as intervenções por J.J. Seabra. O seu urbanismo foi comparado ao “urbanismo demolidor” aplicado pelo Barão de Haussmann, em Paris, no século XIX, destruindo tudo o que viesse pela frente e atrapalhasse o alargamento do sistema viário da cidade. (ARAUJO, 1992, p.163). “Para corresponder às novas necessidades da circulação, várias ruas tiveram de ser alargadas. Pôde-se, então, construir novos edifícios, nas áreas em que se situavam os que então foram demolidos. Aparecem, timidamente, os primeiros arranha-céus [...]” (SANTOS, 1959, p.45).

Epigrafa Milton Santos que nos anos 10, do último século, foram alargadas as ruas da Misericórdia, Chile, Ajuda e Avenida Sete. Nos anos 20, na Cidade Baixa, foram vistas as retificações e os alargamentos das ruas Portugal e Conselheiro Dantas. Estas intervenções resultaram na intensificação do tráfego e na construção de mais casas. Todavia as ruas vicinais mantiveram o mesmo aspecto. (1959, p.107).

Pretendeu-se, no período analisado, construir uma cidade moderna, de caráter cosmopolita, dotada de higiene, fluidez, funcionalidade, regularidade e construída cientificamente. “À ‘salubridade’ e à ‘fluidez’, como elementos estruturantes da nova ordem, agrega-se uma postura colonizada de ‘estética’, em

que a preocupação com novo aponta a cidade-geometrizada como um exemplo paradigmático de civilidade e cultura a perseguir.” (SAMPAIO, 1999, p.86).

No ano de 1920 foi promulgado um novo código de posturas. Neste documento também existiram disposições sobre os passeios. Consoante o disposto na norma, os proprietários eram obrigados pela construção dos passeios. Também dispôs que, no caso de descumprimento da lei, a construção seria realizada pela Administração e seria cobrada uma multa aos faltosos.

No instrumento ficou ratificado que passeio era um espaço do cidadão, tendo sido vedada a passagem de veículo ou animal, excetuando as bicicletas de crianças, além de ter sido terminantemente proibida a ocupação dos passeios por vendedores ambulantes, de qualquer tipo. (BRITO, 2008, p.51-53).

Na postura que dispôs sobre o alinhamento e conserto de passeios, de 1923, restou obrigatório o nivelamento e alinhamento dos passeios em ruas calçadas, dando o prazo de seis meses para que os proprietários realizassem as obras, com exceção a tal regra os imóveis de menor valor locatício. No caso de descumprimento da norma, as obras seriam realizadas pela Administração à custa dos proprietários, somado às sanções legalmente previstas. (BRITO, 2008, p.54).

Importante lembrar que, apesar do caráter eminentemente patrimonialista, o Código Civil de 1916, em seu art. 66, inc. I, definiu os mares, rios, estradas, ruas e praças como bens de uso comum do povo (BRASIL). Ou seja, as ruas e praças sempre foram consideradas espaço do povo, sucede que, naquele momento, ainda não havia o entendimento de Estado provedor e prestador de serviço. As regras em favor do direito de circulação eram descumpridas e a Administração era complacente com o desrespeito ao direito de ir e vir.

Os anos 30 iniciaram-se com um forte discurso pela busca da prosperidade brasileira e pensamentos de vanguarda. Negou-se tudo o que representasse o modelo arcaico do século XIX, buscou-se, na Europa, novas formas de pensar e novos ideais estéticos. Também é válido ressaltar a experiência constitucional vivida pela Constituição de 1934. Além da autonomia formal, restou prevista a existência de renda pela municipalidade, tornando possível a autonomia material do município.

Pela primeira vez uma Constituição descia a tais minúcias para resguardar um princípio tão decantado na teoria quanto esquecido na prática dos governos anteriores. A brevíssima vigência da Constituição de 1934 não permitiu uma apreciação segura dos resultados das inovações (delineamento da autonomia e discriminação das rendas municipais) introduzidas na esfera municipal. (MEIRELLES, 2008, p.40).

Foi no entorno deste momento social e político que ocorreu, em 1935, a I Semana do Urbanismo de Salvador.

4.3 A SEMANA DE URBANISMO, O EPUCS E AS AVENIDAS DE VALE

A Semana do Urbanismo de 1935 simbolizou a investida de intelectuais baianos na construção de uma nova cidade. Almejou-se extirpar o núcleo urbano caótico e limitado do século XIX e propor uma nova cidade, a partir da análise dos problemas encontrados e das soluções apontadas pelos participantes do encontro. Inseriu-se “no bojo daqueles acontecimentos macro que repercutiam em nível local, tentando assimilar a modernização do Estado nacional do pós-30, de modo a introduzir o ‘urbanismo’ como disciplina necessária ao desenvolvimento da cidade-real.” (SAMPAIO, 1999, p.87).

As palestras foram “pronunciadas por técnicos que gozavam do mais alto conceito, na época, as conferências da Semana do Urbanismo apresentam um levantamento minucioso dos problemas urbanos de Salvador, sob a ótica dos técnicos.” (ARAUJO, 1992, p.210). De acordo com os Anais da Semana do Urbanismo, os palestrantes do evento, ao discorrer sobre as ruas de Salvador, afirmou que a Capital Baiana era a “cidade de uma só rua”, salientando a estreiteza das vias urbanas; a falta de circulação com outras artérias; e a dependência do bonde. Definindo o tráfego, afirmaram o seguinte.

Ele, coitado, é como o vento. Se a brisa é suave em época canicular a gente elogia... a temperatura. Se, porém, o chapéu voa ou os vestidos e casacos ameaçam posições contrárias à lei da gravidade, o “maldito vento” vem logo, logo à boca dos cidadãos indignados. (COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR, 1937, p.75).

Esta definição teve como escopo dizer que o tráfego é composto por distintos fatores e sujeitos, os quais necessitam de educação e harmonia entre si. Discutiu-se a importância de se separar, de forma cabal, a faixa de rolamento de veículos do espaço destinado aos pedestres. Ainda foi mencionada a falta de um processo de

conscientização dos pedestres, pelo Estado, realidade que perdura até os dias atuais.

Como resultado da Semana de 1935, conforme entendimento de alguns palestrantes, o novo espaço urbano, a ser construído de “forma científica”, aproximaria-se ao modelo utópico de cidade de Ebenezer Howard, o modelo “cidades-jardins”, classificado por Françoise Choay como urbanismo culturalista, que pretendia harmonizar a vida do campo com a vida da cidade, no qual “todas as vantagens da vida mais ativa na cidade e toda a beleza e as delícias do campo podem estar combinadas de um modo perfeito.” (CHOAY, 1992, p.220).

Dentre os principais resultados da Semana de Urbanismo de 1935, será destacada a criação do sistema de *park-ways*, pois a Avenida Centenário, objeto desta pesquisa, foi concebida como uma das vias que compõem o mencionado sistema. As *park-ways* são vias de trânsito rápido, arborizadas, oferecendo aos usuários uma sensação de tranqüilidade. Ao mesmo tempo, esconderia os talwegues dos rios, para onde os dejetos da cidade eram enviados.

- 1 – **parkway** com largura média de 50 m, partindo do Tanque da Conceição até o Retiro e daí até o Rio Vermelho, acompanhando sempre o Vale do rio Camurijipe e servindo de limite à Zona Urbana da Cidade;
- 2 – **parkway** seguindo do Cabula até o Dique da Fonte Nova e daí ao Rio Vermelho, acompanhando o rio Lucaia;
- 3 – **parkway** levando do Tanque do Queimado até conectar com o trecho do parkway entre a Baixa do cabula e o Dique da Fonte Nova;
- 4 – **parkway** ligando a Fonte Nova ao Parque 2 de Julho (Campo Grande);
- 5 – **parkway** partindo da Usina de Aratu até o ponto de interseção do rio das Pedras com a estrada de rodagem e daí acompanhando o rio até sua foz, na orla atlântica, servindo de limite às Zonas Suburbanas e Rural. (SALVADOR, 1976, p.21).

Após a Semana de 35, a sociedade intelectual baiana não se manteve quieta e, nos anos 40, viu-se a criação do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS). A Avenida Centenário insere-se neste contexto, pois foi projetada para ser uma *park-way*, que ligaria o sul ao centro da cidade.

Com a criação do EPUCS, o paradigma moderno foi definitivamente instalado no processo de teorização do espaço urbano soteropolitano. Criado para abarcar a totalidade da forma e dos problemas urbanos soteropolitanos, o método, considerado científico, apenas gerou o mito de uma cidade progressista, que, em seu conteúdo, representava parcialmente, nas áreas centrais, “a visão lecorbusiana gestada na reconstrução das cidades europeias arrasadas após a 2ª Guerra

Mundial”. De igual forma, incorporou o mito do zoneamento, como meio de frear o uso incorreto dos espaços e a sua conseqüente decadência. (SAMPAIO, 2010, p.53).

Na práxis, as diretrizes do Epucs tanto serviram ao mito de modernizar Salvador (as avenidas de vale, por exemplo), como serviram a outros objetivos do poder político, nunca passíveis de uma racionalização, pela “cientificidade” do método; cuja maior característica seria a de não perceber as desarticulações entre a análise (diagnóstico exaustivo de P. Guedes) e a proposta formal do espaço no viés lecorbusiano e em sua “Carta de Atenas”. (SAMPAIO, 2010, p.54).

Como resultado dos estudos do EPUCS, em 09 de março de 1948, foi promulgado o Decreto-Lei nº 701, o qual dispôs sobre a utilização da terra na zona urbana da cidade, regulou o loteamento de terrenos situados na mesma zona e deu outras providências.

O Capítulo IV do aludido documento dispôs sobre o sistema viário, o qual almejava o controle da expansão da cidade, racionalizando as vias e o transporte urbano. Pretendia, de plano, propiciar segurança, rapidez, e conforto no transporte dos cidadãos, fomentando a circulação de indivíduos e bens.

Presidiu ao estudo de intercomunicações das zonas o propósito de estabelecer um **sistema de linhas de penetração, apropriadas ao tráfego expresso de grande velocidade** e carga pesada, **como é do abastecimento das zonas residenciais da Cidade** por produtos provenientes do interior, **através das estradas de rodagem** ou da estrada de ferro, por produtos manufaturados procedentes da Zona Industrial, ou por produtos descarregados em toda a extensão da baía; e, a par deste sistema, embora com ele entrelaçado, **um sistema de linhas de irradiação, destinado ao movimento da massa de habitantes que, de todos os recantos da Cidade, convergem para as zonas de atividades** (comércio, indústria, serviços públicos, etc.) e que, de retorno, procuram suas residências ao fim do dia de trabalho. (SALVADOR, 1976, p.97). (Grifos nossos).

Para tal fim, dispôs o decreto-lei que o sistema viário de Salvador seria composto por dois sistemas articulados, o da Cidade Alta e o da Cidade Baixa. O primeiro, no qual está inserida a Avenida Centenário, divide-se em vias de vale e vias de cumeada, com a seguinte estrutura: vias primárias de tráfego pesado, localizadas nos vales e as vias secundárias, situadas nos altiplanos, conjugadas umas com as outras num ponto comum, o Setor Central da cidade, conforme o previsto no Capítulo I do regulamento.

As vias primárias, dentre outras funções, foram propostas para facilitar o transporte dos indivíduos, dando-lhes rapidez e segurança no desenvolvimento de

suas atividades e proporcionando o fácil recebimento de produtos dentro da cidade. Estas vias rápidas percorreriam os fundos dos vales, sendo construídas nos talwegues da rede hidrográfica soteropolitana, cobertas por um verde contínuo, sendo proibida a edificação inferior a uma faixa mínima regulada na norma, dando conforto e prazer ao cidadão que utilizasse aquelas avenidas.

O veículo fará quase todo o seu trajeto em grande velocidade nas vias da rede de tráfego expresso, só se apartando delas no núcleo do setor ou bairro residencial a que se destina, para então tomar, em velocidade moderada, a alameda ou caminhos que conduz ao prédio de seu destino final.

Essa é a forma pela qual se pode conciliar a rapidez do tráfego com a proteção que a Zona Residencial exige, incontestavelmente, em qualquer país adiantado. (SALVADOR, 1976, p.101). (Grifos nossos).

Depreende-se de tal afirmativa que as avenidas de vale, foram concebidas para serem segregadas do pedestre. Todavia, o modelo idealizado no EPUCS convivia com uma realidade baseada no desrespeito e descompromisso com o cidadão. É neste sentido a notícia, ATÉ HOJE AGUARDAM A RESTAURAÇÃO DOS PASSEIOS, do Jornal A Tarde, de 07 de janeiro de 1943:

Os proprietários das casas que ficam ao longo da Avenida Fernandes apenam, por nosso intermédio, a quem de direito, no sentido de serem restaurados os passeios dos referidos prédios, mandados arrancar por ocasião dos serviços da construção da Avenida.

Segundo os reclamantes, os responsáveis pelas obras da referida artéria, a cargo do governo federal, prometeram restaurar os passeios assim que terminassem os serviços ali executados. Entretanto, até hoje tudo permanece no mesmo. O pior é que além de demolirem os passeios, carregaram com os mosaicos e ladrilhos de muitos deles. Para quem apelar?

Os passeios vilipendiados pela Administração, em nome da construção das avenidas, são apenas alguns exemplos do histórico desrespeito à legislação urbanística.

É válido também elencar outra nota do Jornal A Tarde, de 18 de janeiro de 1943, com o título FAZEM A DEMOLIÇÃO SEM A TAPAGEM: “Na ladeira de S. José de Cima, estão submetendo a reparos o prédio nº 61. Acontece, entretanto, que nenhuma tapagem foi colocada ali, e a poeira está causando vexame aos que moram naquelas imediações. Contra isso reclama os prejudicados.”

No processo urbanístico de Salvador, ainda é válido citar o Plano de Desenvolvimento Urbano (PLANDURB), de 1978, que, para o Professor Heliódoro Sampaio, lastreou-se em dois procedimentos básicos: “primeiro, numa visão

sistêmica, em que as variáveis do ‘uso do solo e transportes’ são elementos estruturantes na ordenação do território; segundo, na valorização dos aspectos da imagem e desenho’ da cidade, incluída a perspectiva dos usuários.” (2010, p.57).

Os estudos realizados pelo Órgão Central de Planejamento (OCEPLAN), vinculado à Prefeitura de Salvador, visava encontrar uma solução ao estado caótico que se encontrava a cidade, nos anos 1970, situação que “era um reflexo espacial da articulação entre os agentes financeiros, econômicos, políticos, institucionais e ideológicos que marcavam a segregação por classe de renda.” (ESPINHEIRA; SOARES, 2006, p.02).

Apesar de o plano ficar pronto no final da década de 1970, tendo como conteúdo três instrumentos básicos que foram apresentados “bajo forma de anteproyectos de ley, que entre 1979 e 1983, permanecerán ‘congelados’ por cuestiones políticas, siendo encaminados a la Camara Municipal, cuando paso a ser denominado PDDU/85” (CERQUEIRA SANTOS; ALMEIDA SILVA, p.70).

O Plano Diretor de 1985 foi, inclusive, aprovado depois da promulgação da Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo de Salvador (LOUOS – Lei nº 7.433/1984). Isto, provavelmente, se deu pelo fato de o Plano ter de se adaptar às regras postas na Lei nº 7.433/1984, as quais foram resultado das pressões feitas pelos representantes do mercado imobiliário.

A Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, LOUOS, aprovada em 1984, tornou-se como era de se esperar, o documento legal que mais sofreu pressões por parte do setor imobiliário e o que mais passou por modificações, que afetaram inclusive o Modelo Físico Territorial – MFT – do PDDU/85. Provavelmente esta foi uma das razões que se optou por anteceder a aprovação da LOUOS, à da própria Lei do Plano Diretor, só aprovada em 1985. Quando se encaminhou esta última lei à Câmara, foi logo aprovada, sem grandes contestações. (ARAUJO, 2011, p.06).

O processo de gestão urbana de Salvador reflete um modelo histórico descompromissado com as questões sociais. As análises técnicas sobre a cidade e as soluções propostas tecnicamente foram sempre preteridas em favor de articulações entre o poder político e o econômico. O uso destrutivo do solo urbano marca a urbanização soteropolitana na segunda metade do século XX.

A partir dos anos 1990, é iniciado o discurso do Planejamento Estratégico, tendo este tomado fôlego em Salvador nos anos 2000. Este planejamento, conforme

ensina Ermínia Maricato, representa diretivas para a adequação dos países e das cidades “aos novos tempos de reestruturação produtiva no mundo, ou mais exatamente, novos tempos de *ajuste* da relação de subordinação às novas exigências do processo de acumulação capitalista sob o império americano.” (2001, p. 57-58). Com este discurso, a cidade se tornaria um produto a ser vendido no mercado mundial.

[...] a cidade-negócio está ancorada numa pseudomercadoria, o solo, um outro nome para a natureza, que aliás não foi produzida pelo homem, muito menos para ser vendida num mercado. A “tese” em questão nada mais é portanto do que uma explicitação da contradição recorrente entre o valor de uso que o lugar representa para os seus habitantes e o valor de troca com que ele se apresenta para aqueles interessados em extrair dele um benefício econômico qualquer, sobretudo na forma de uma renda exclusiva. (ARANTES, 2007, p.26).

Os dirigentes de Salvador, nos últimos anos, adotaram o discurso ora analisado e permitiu, em níveis exacerbados, a ingerência institucional do poder econômico junto ao poder político local, que, utilizando-se do subterfúgio de um plano estratégico, “cumprir o papel de desregular, privatizar, fragmentar e dar ao mercado um espaço absoluto.” (MARICATO, 2001, p.59). O que se percebe na Capital da Bahia é o desmonte de suas normas para atender o voraz mercado imobiliário.

Nos últimos quarenta anos, com a aceleração do capitalismo industrial que deu ares de modernidade a Salvador, a expansão urbana da cidade seguiu, aceleradamente, a lógica imobiliária do que se convencionou denominar de especulação, termo que pode parecer em princípio exagerado torna-se adequado quando se observam os recursos utilizados pelos agentes imobiliários, proprietários e incorporadores, em suas interferências institucionais para elevar a apropriação de lucros e a realização de empreendimentos em locais em que há restrições legais. Mas não só nesta direção. O capital sempre atua em muitas frentes concomitantemente, e uma delas é a da política institucional para fazer pender, em seu favor, as decisões em casos ambíguos ou em que interesses sociais se colocam acima dos privados, invertendo a ordem das coisas. (SPINHEIRA; SOARES, 2006, p.04).

A reforma da Avenida Centenário, ocorrida em 2008, insere-se neste contexto, no qual o poder político, por questões apontadas como eleitoreiras, uniu-se ao poder econômico e “presenteou” a cidade com uma “nova função” para um espaço público. Contudo esta “nova função” do canteiro central da Avenida Centenário, que é uma via arterial, representa mais um testemunho do processo de urbanização de Salvador: dotado de desrespeito às leis, aos cidadãos, ao meio

ambiente, à segurança das pessoas e, principalmente ao futuro, pois ainda é uma incógnita os danos que serão causados com tais ações.

5 O AMBIENTE ACESSÍVEL

O reconhecimento do direito à cidade das pessoas com deficiência é de fulcral importância, contudo, possui valor maior a efetivação dos princípios constitucionais que o garante. Desta forma, a acessibilidade sai da seara jurídica e adentra o campo do urbanismo. Isto ocorre porque o urbanismo age no mundo real, no mundo do “ser”, já o direito reflete o mundo ideal, o mundo do “dever ser”.

A Ciência Urbanística relaciona-se diretamente com o mundo real, o espaço construído e a ser construído, aplicando, assim, seus princípios no meio concreto. O Direito Urbanístico atua no mundo ideal, apontando como deve o sujeito agir dentro de um sistema jurídico que pretende tutelar a sociedade. Ou seja, este ramo do Direito absorve os ensinamentos dos estudiosos do Urbanismo e de outras áreas, adequando-os ao sistema jurídico pátrio, bem como enuncia a forma de atuar dos cidadãos. (SANTOS, 2011).

Através da aplicação dos conhecimentos urbanísticos, que visam a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, é possível obter um ambiente acessível e digno para todos. Para o alcance de tal desiderato é importante que os projetos urbanísticos observem a autonomia e a segurança do usuário, pois, desta forma, restarão garantidas a mobilidade, a acessibilidade e o pleno uso do espaço projetado.

5.1 ACESSIBILIDADE

O espaço público acessível, no compasso do que já foi enunciado neste trabalho, é aquele que possibilita o pleno desenvolvimento das atividades diárias do indivíduo. A atual norma que dispõe sobre a promoção da acessibilidade é a Lei nº 10.098/2000, estando disposto no inc. I, do art. 2º, o conceito de acessibilidade, que consiste na “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos

transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida” (BRASIL, 2000). Para Sasaki:

Autonomia é a condição de domínio no ambiente físico e social, preservando ao máximo a privacidade e a dignidade da pessoa que a exerce. Ter maior ou menor autonomia significa que a pessoa com deficiência tem maior ou menor controle nos vários ambientes físicos e sociais que ela queira e/ou necessite freqüentar para atingir seus objetivos. Daí os conceitos de 'autonomia física' e 'autonomia social'. (2007, p.35).

Depreende-se do texto normativo que se almeja a disponibilização de espaços e equipamentos que possibilitem a livre circulação e utilização pelos indivíduos. Festeja-se, portanto, a idéia de “integração de todos os ambientes, ou seja, defende que o processo de urbanização deve levar em conta os diferentes espaços urbanos, tornando-os acessíveis ao maior número de pessoas.” (SANTOS, 2009). Desta forma, torna-se imprescindível discorrer sobre o desenho universal e sobre a mobilidade.

5.1.1 Mobilidade urbana

Discorrer sobre a mobilidade urbana consiste no entrelaçamento dos temas transporte, trânsito e uso e ocupação do solo. O que se percebe em Salvador é uma precária capacidade de circulação, sendo tal fato o reflexo de uma política urbana descompromissada com o pensamento coletivo.

No Brasil e na maioria dos países, os problemas enfrentados diariamente pelas pessoas que se locomoverem nas cidades normalmente têm uma análise fragmentada, resultando na dissociação entre sistema de transporte público, a circulação de veículos particulares e o uso do solo. (BOARETO, 2008, p.145).

No que concerne ao uso e ocupação do solo soteropolitano, com a intensificação do processo de urbanização da cidade, principalmente após os Anos de 1960, a questão habitacional tornou-se um tema de grande importância, mas que não foi devidamente tratado pelos gestores das três esferas (União, Estado e Município). O déficit habitacional gerou a ocupação desordenada do uso do solo e o surgimento de aglomerados subnormais⁴⁹, fazendo crescer uma cidade informal⁵⁰. O

⁴⁹ Cf. IBGE, **Aglomerado subnormal (favelas e similares)** - Conjunto constituído por no mínimo 51 unidades habitacionais (barracos, casas etc.), ocupando – ou tendo ocupado – até período recente, terreno de propriedade alheia (pública ou particular); dispostas, em geral, de forma desordenada e densa; e carentes, em sua maioria, de serviços públicos e essenciais. (2010).

processo de urbanização destes locais não se ateu às regras construtivas, concorrendo para o surgimento de sítios de difícil acesso e locomoção.

A formação da cidade deu-se na lógica dos interesses do mercado. Consoante a afirmação supra, viu-se a construção de duas cidades. “A cidade legal (cuja produção é hegemônica e capitalista) caminha para ser, cada vez mais, espaço da minoria.” E, de outro lado, a cidade ilegal, onde o “direito à invasão é até admitido, mas não o direito à cidade” (MARICATO, 2001, p.39).

Nesta segunda cidade, não há fiscalização pelo poder público. O esquecimento lastreia-se em dois pilares. O primeiro ocorre pelo desinteresse do mercado imobiliário no sítio, dispensando a prestação dos serviços básicos para os cidadãos. A segunda consiste no processo doloso de deterioração dos espaços, a fim de que o mercado imobiliário adquira os imóveis e, a partir daí, surjam os investimentos públicos.

Existe também, portanto, uma correlação entre mercado e gestão pública. [...] O mercado imobiliário controla os investimentos públicos urbanos que são o fator mais importante de valorização imobiliária. Isso justifica e explica a sofisticação dos *lobbies* existentes sobre a orientação dos investimentos públicos no processo de urbanização (MARICATO, 2001, p.43).

Percebe-se nas favelas, que, no caso de Salvador encontra-se, muitas vezes, entranhadas nos bairros nobres, a negativa do direito à cidade, com a precariedade dos serviços básicos, incluindo o transporte público.

Outro ponto a ser ventilado foi a escolha institucional do governo brasileiro, a partir dos anos 50, em fomentar a aquisição do automóvel e o transporte individual. O modelo rodoviarista tem estimulado o crescimento exacerbado das vias de rolamento e o desprestígio do transporte de massa, gerando um grave problema de circulação dentro das cidades. “A ampliação do sistema viário assume grande importância e as administrações municipais dedicam uma parcela enorme de seus esforços e recursos para a sua expansão que adquire dinâmica própria e se transforma em um fim em si, com grandes obras que se auto-justificam” (BOARETO, 2008, p.145). Segundo este modelo, a solução para a mobilidade urbana consiste no aumento da capacidade viária, esquecendo-se dos danos de distintas magnitudes, tais como os ambientais e os sociais.

⁵⁰ V. Angela Gordilho Souza, *Limites do habitar: segregação e exclusão na configuração contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX*, 2008.

Devido ao intenso crescimento urbano no Brasil a partir da década de 1950, muitas cidades – e regiões metropolitanas (RMs) – passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade. (IPEA, 2011, p.01).

A difusão deste modelo, financiada principalmente pela indústria automobilística, propagou o desejo pela obtenção do automóvel. Disseminou-se a idéia que possuir um carro é sinônimo de poder, de ascensão social, conforto, liberdade e segurança. “Nas grandes cidades, quanto maior a renda da população, maior será o desejo de usarem o transporte individualmente. Muitas pessoas preferem viajar sozinhas por causa do conforto, privacidade, flexibilidade, diferentemente do que elas experimentariam se tivessem usando o transporte público” (RESENDE; SOUSA, 2009, p.02-03). Apenas poderiam circular pela cidade “os melhores, mais bem adaptados na seleção natural urbana”.

Portanto, do ponto de vista sociológico, as vias, em si mesmas, não são meios coletivos de consumo, a menos que condições adequadas de mobilidade e acessibilidade sejam garantidas àqueles sem acesso ao transporte individual, às crianças, aos pobres, aos idosos, aos portadores de deficiência e à maioria da população rural. Para estes grupos sociais, a provisão de vias isoladamente é inútil se as condições adequadas de transporte não são garantidas. Disso decorre que os investimentos no sistema viário, ao contrário de se justificarem por propiciar meios “coletivos” de consumo, levam a profundas iniquidades, à medida que acabam favorecendo parcelas reduzidas da população. Ou seja, a justificativa do investimento generalizado no sistema viário, sem o crivo de critérios de equidade, é um mito. (VASCONCELLOS, 2005, p.25-26).

O município de Salvador insere-se neste modelo com as avenidas de vale, concebidas na década de 40, mas somente implementadas anos mais tarde. A propagação do padrão de consumo em favor do automóvel tem estimulado o aumento dos conflitos de trânsito, pois, “[...] a realidade verificada nos grandes centros urbanos é o aumento nos tempos de viagem, perda da mobilidade das pessoas, principalmente as mais carentes, congestionamentos, aumento da poluição, desperdício de energia, acidentes, mortes e aumento da frota de veículos em circulação” (BOARETO, 2008, p.146).

Este modelo, ainda predominante, vai de encontro à realidade dos padrões de deslocamento urbano nas cidades brasileiras, que ainda se caracteriza pelo deslocamento a pé. Vale ressaltar que “cidades maiores têm menos deslocamentos a pé (devido ao aumento das distâncias) e cidades de renda mais alta têm mais

deslocamentos em automóvel” (VASCONCELLOS, 2005, p.10). Interessante avaliar a evolução da divisão modal no Brasil, nos últimos anos.

Tabela 01- Evolução da Divisão modal no Brasil de acordo com a Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP) entre 2006 e 2010.

EVOLUÇÃO DA DIVISÃO MODAL NO BRASIL					
Sistema	2006	2007	2008	2009	2010
Coletivo	29,1%	29,3%	29,4%	29,4%	29,1%
Automóvel	27,3%	27,2%	27,0%	26,9%	27,1%
Moto	2,3%	2,5%	2,8%	3,0%	3,2%
Bicicleta	2,7%	2,8%	2,9%	3,1%	3,2%
A pé	38,6%	38,1%	37,9%	37,5%	37,3%
<i>Total</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Fonte: ANTP (2011).

Percebe-se que ainda há o predomínio dos deslocamentos a pé. O que demonstra um descompasso entre a política de mobilidade e a realidade brasileira, “as cidades que baseiam suas ações apenas considerando o automóvel constituem uma linha de vanguarda do atraso” (BOARETO, 2008, p.146). Contudo, é perceptível o aumento da utilização dos transportes individuais (automóvel e moto).

No que tange ao município de Salvador, convém demonstrar a evolução da frota de automóveis, motos e ônibus na cidade. Para tal, serão utilizados dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) – frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os municípios da Federação.

Tabela 02- Evolução da frota de veículos, por tipo e com placa, em Salvador de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) entre 2007 e 2011.

EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS, POR TIPO E COM PLACA, EM SALVADOR			
	Automóvel	Motocicleta	Ônibus
2007	378.240	47.419	6.105
2008	400.047	57.373	6.425
2009	429.930	68.251	6.752
2010	458.599	78.319	7.173
2011	694.309	87.891	7.432

Fonte: DENATRAN (2012).

Percebe-se que, em cinco anos, houve o aumento de 83,56% da frota de automóveis; 85,35% da frota de motos; e 21,74% da frota de ônibus no município de Salvador. Ou seja, a prevalência do transporte individual é uma realidade na Capital da Bahia.

Este aumento pode ser elucidado pelo processo histórico de valorização do automóvel e também por mais dois fatores: a insatisfação da população com a qualidade do transporte público e os incentivos fiscais oferecidos pelo governo, como, por exemplo, com a redução do IPI (em 2008), a fim de amenizar os efeitos sofridos pelo Brasil com a crise mundial. Interessante a publicação do Tribunal de Contas da União (TCU), relacionada à análise das contas do governo federal no ano de 2009.

Quadro 05- Ações do governo para diminuição da crise em 2008

	Crise	Ações	Resultado
Automóveis	Queda das vendas reais de carros nacionais a partir do final de julho até dezembro de 2008 e de veículos, motos e autopeças de julho a novembro de 2008	Aumento da oferta de crédito para o setor automotivo; isenção do IPI de carros de motor 1.0 e do IOF nos financiamentos de motocicletas, motonetas e ciclomotores	Tendência de aumento das vendas de carros nacionais de janeiro a outubro de 2009; e das vendas de veículos, motos e autopeças a partir de dezembro de 2008.

Fonte: TCU (2012).

Cabe ainda citar o relatório semestral, do ano de 2009, da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE).

Automóveis

O setor foi responsável pela sustentação da venda de veículos no primeiro semestre. A alta de 3,7% nas vendas em relação ao mesmo período do ano passado foi resultado, principalmente, dos impactos positivos da queda do IPI. A queda contínua dos juros também ajudou o segmento ao longo do semestre, bem como uma massa real de renda que cresceu 4,8% no período.

Ônibus

Junto com a crise veio o efeito pós-eleições municipais, quando se vê uma diminuição da aquisição de ônibus para transporte urbano. A queda de 12,9%, não tão forte como nos outros segmentos, pode estar relacionada ao aumento do transporte rodoviário de passageiros num momento de arrefecimento do transporte aéreo.

Motocicletas

O setor além de estar muito relacionado à atividade econômica, apresenta grande dependência ao crédito. Com a crise, a exigência do pagamento de entrada no momento da compra do produto, fez com que as vendas fossem

muito afetadas. Após os caminhões, as motos tiveram a segunda maior queda no período (19,5%). (2009, p03).

Neste compasso, demonstrando a prevalência do automóvel, em detrimento dos outros modais, mostra válida a apresentação da pesquisa, de caráter nacional, realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), relativa à satisfação da população com o transporte público.

Tabela 03- Avaliação do transporte público nas cidades Brasileiras.

Avaliação do transporte público nas cidades Brasileiras		
	Muito bom/bom	Muito ruim/ruim
População abaixo de 20 mil habitantes	39%	27%
População entre 20 e 100 mil habitantes	36%	32%
População acima de 100 mil habitantes	30%	41%

Fonte: IPEA (2012).

Percebe-se que nas cidades com o maior número de habitantes a insatisfação com o serviço de transporte público é superior. Trata-se de locais onde a luta pela utilização do espaço urbano e a necessidade de circulação dos indivíduos são maiores. Vale esclarecer que “em qualquer análise de percepção é necessário ter em conta que a avaliação depende do nível crítico da população e sua capacidade de comparação com outras cidades” (IPEA, 2012, p. 08).

No que tange ao serviço de transporte público em Salvador e ao objeto deste trabalho, vale mencionar a pesquisa realizada por Miranda (2010), que discutiu a percepção das pessoas com deficiência do transporte coletivo por ônibus em Salvador. A pesquisadora, dentre as distintas análises que realizou, discutiu a percepção das pessoas com deficiência em relação aos seguintes temas relacionados ao transporte público: (a) pontualidade; (b) segurança – acidentes/assaltos; (c) conservação e limpeza; (d) ponto de ônibus – sinalização/cobertura/limpeza/conservação; e (e) motorista e cobrador – habilidade e conhecimento no tratamento.

Tabela 04- Percepção das pessoas com deficiência dos ônibus em Salvador

Percepção das pessoas com deficiência dos ônibus em Salvador				
	Bom	Regular	Ruim	Total
a) pontualidade	22%	32%	46%	100%
b) segurança – acidentes/assaltos	12%	19%	69%	100%
c) conservação e limpeza	30%	44%	26%	100%
d) ponto de ônibus – sinalização/cobertura/limpeza/conservação	19%	27%	54%	100%
e) motorista e cobrador – habilidade e conhecimento no tratamento	41%	41%	18%	100%

Fonte: MIRANDA (2010).

Outro levantamento da mencionada pesquisadora (MIRANDA, 2010) consiste na percepção das pessoas com deficiência no que tange ao tempo de espera (a), e o tempo de viagem do transporte público em relação ao automóvel (b).

Tabela 05- Percepção das pessoas com deficiência dos ônibus em Salvador (tempo de espera e tempo de viagem).

Percepção das pessoas com deficiência dos ônibus em Salvador (tempo de espera e tempo de viagem)				
	Muito	Normal	Pouco	Total
a) tempo de espera	60%	26%	14%	100%
b) tempo de viagem do transporte público em relação ao automóvel	73%	17%	10%	100%

Fonte: MIRANDA (2010).

Depreende-se, dos dados colacionados, que a percepção das pessoas com deficiência de Salvador não difere dos usuários em geral, no que tange à insatisfação com o serviço de transporte. Conforme a pesquisa do IPEA, 41% dos usuários de transporte público, nas cidades com mais de 100 mil habitantes, acham o serviço muito ruim/ruim.

Na pesquisa elaborada por Miranda (2010), as respostas demonstram uma sensação negativa em relação à prestação do serviço. Nos itens pontualidade, segurança e estado de conservação dos pontos de ônibus, predominou o atendimento ruim. No requisito conservação e limpeza do ônibus predominou o atendimento regular. Apenas no item tratamento do motorista e do cobrador houve

igualdade de percepções no que tange à avaliação, predominando os itens bom e regular.

No que tange ao tempo de espera do transporte e ao tempo de viagem, os usuários apontaram que demoram muito para conseguir tomar o ônibus e que a duração da viagem, em relação ao uso do automóvel, é muito maior.

Na pesquisa de Miranda (2010) também foram apontados temas específicos relacionados às pessoas com deficiência, que demonstram o agravamento da situação para aquele grupo de cidadãos. Ou seja, a negativa do direito à circulação é potencializada.

A situação apresentada vai de encontro ao conceito de mobilidade sustentável defendido pelo Ministério das Cidades e normatizado com a Lei Nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Convém salientar que, apesar da normatização ser recente, o Ministério das Cidades vem desenvolvendo um trabalho em prol de uma nova concepção acerca da mobilidade urbana.

Ao conceito de mobilidade urbana, que é a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012), foram agregadas as ideias de acesso universal à cidade, consciência ambiental e respeito aos cidadãos. Ou seja, deve-se garantir o direito de ir e vir do cidadão, através da disponibilização de modais para todos os lugares da cidade, em tempo hábil para a realização de seus interesses, e tais percursos devem ocorrer com o menor impacto ambiental possível. Por fim, o direito à circulação deve respeitar a particularidade de cada cidadão, oferecendo-lhe conforto e segurança no deslocamento.

Trata-se da instituição de um novo paradigma, que democratiza o espaço público. “É necessário pensar a cidade como um processo progressivo da implementação de critérios de sustentabilidade que exigem o reconhecimento de uma série de valores, atitudes e princípios tanto nas esferas públicas como privadas e individuais da vida urbana” (BOARETO, 2008, p.148).

A mobilidade urbana deve ser pensada como política pública, construída em conjunto com o planejamento urbano (parcelamento, uso e ocupação do solo, etc.), com as questões relativas ao trânsito, bem como os temas de caráter social.

A inclusão social e o combate à pobreza devem estar presentes desde o início. Valores como equidade no uso do espaço público, democratização e controle social sobre a política de mobilidade, equiparação de oportunidades, acessibilidade às vantagens que a cidade oferece, consolidando o princípio do direito à cidade devem ser constantemente buscados e defendidos em todos os espaços de debate político (BOARETO, 2008, p.152).

O direito à circulação das pessoas com deficiência apenas será efetivado com uma política de mobilidade urbana transversal, que permita os deslocamentos dos indivíduos para os espaços públicos oferecidos pela cidade. A ausência de mobilidade aniquila, quase que totalmente, a liberdade das pessoas, pois não adianta a disponibilização de espaços dotados de acessibilidade se os cidadãos com deficiência estão cerceados do direito de mobilidade.

A ampliação da acessibilidade dentro de uma política de mobilidade urbana não pode ser vista de forma isolada, pois se trata de fomentar um amplo acesso de humanização das cidades, a partir do respeito às necessidades de todas as pessoas usufruírem a vida urbana. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.43-44).

A mobilidade urbana e a acessibilidade física dos espaços devem entrelaçar-se, permitindo o direito de usufruir dos escassos bens oferecidos pela cidade. Transporte coletivo com qualidade deve ser complementado com ambiente acessível, o sobrestamento de um, significa a negativa do outro.

5.1.2 Acessibilidade física

Será tratada agora a acessibilidade no âmbito do espaço físico, observando a microacessibilidade, as leis e as normas técnicas que devem garantir a efetiva circulação das pessoas, com ou sem deficiência. Neste rol, cabe elencar a Lei nº 10.098/2000; o Decreto nº 5.296/2004 e a NBR nº 9.050/2004.

A Lei nº 10.098/2000 estabelece as normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; e visa supressão de barreiras e obstáculos no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios, nos espaços públicos e nos meios de comunicação e de transporte. Em seu art. 3º, a lei dispõe que a urbanização dos parques e dos demais espaços de uso público (compreendendo os espaços privados) deve observar a acessibilidade, contemplando o desenho universal.

O Capítulo III da norma, “Do desenho e da localização do mobiliário urbano” estabelece algumas regras, tais como: a impossibilidade de instalação de equipamentos urbanos verticais que dificultem ou impeçam a circulação de pedestres (art. 8º); a obrigatoriedade de instalação de semáforos com emissão de sinais sonoros, ou outro mecanismo que viabilize a travessia de pedestres com deficiência visual, em caso de vias que possuam periculosidade (art. 9º); e o dever de se projetar e instalar mobiliários urbanos que possam ser utilizados por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. (art. 10).

Também vale destacar o Capítulo VIII da lei: “Da acessibilidade nos sistemas de comunicação e sinalização”, que dispõe sobre a obrigatoriedade estatal de promover a eliminação das barreiras comunicacionais. De acordo com o art. 17, devem ser disponibilizados mecanismos e alternativas técnicas que viabilizem a comunicação e a sinalização das pessoas com deficiência, garantindo-lhes o acesso ao lazer, à cultura, à comunicação, à informação, etc..

O Decreto nº 5.296/2004 veio regulamentar a Lei nº 10.098/200, esmiuçando as regras gerais nela disposta, devendo ser destacadas algumas disposições nele encontradas. O primeiro destaque deve ser dado para o seu art. 2º, pois obriga a observância de seu texto para os seguintes casos:

I – a aprovação de projeto de natureza arquitetônica e urbanística, de comunicação e informação, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva;

[...]

III – a aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, dentre eles os projetos de natureza arquitetônica e urbanística, os tocantes à comunicação e informação e os referentes ao transporte coletivo, por meio de qualquer instrumento, tais como convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar; (BRASIL).

Depreende-se que não deveria existir obra com caráter público sem a observância da acessibilidade, por distintos motivos, destacando-se os seguintes: o projeto sem acessibilidade não poderia ser aprovado junto aos órgãos públicos; e pelo fato de que, em regra, não existem obras públicas, de grande valor, sem a parceria com o governo federal para financiar, o que, de plano, inviabilizaria o projeto.

O art. 3º imputa a possibilidade concomitante de responsabilização nas três esferas jurídicas (penal, administrativa e cível) para aqueles que não observarem o disposto no decreto.⁵¹

O desenho universal é festejado em seu art. 10, devendo todo projeto urbanístico ser lastreado em seus conceitos, bem como nas normas técnicas de acessibilidade. Depreende-se do arcabouço normativo acima que não há como existir planejamento urbano que não contemple a todos.

No art. 13, o decreto dispõe que todos os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) devem seguir as regras brasileiras de acessibilidade, quando elas forem aplicáveis. Ou seja, não há como repensar uma cidade democrática, contemplando as suas funções sociais, sem incluir todos os cidadãos, com ou sem deficiência.

5.1.2.1 Desenho universal

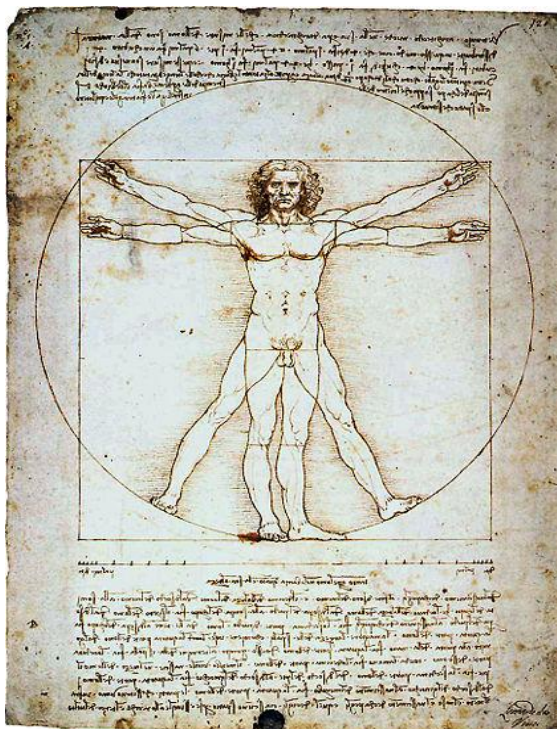
A interação do ser humano e o local onde ele habita é resultado da soma de sua capacidade (que envolve os conceitos de independência, autonomia e empoderamento) com a de ambientes com projetos adequados.

Na história da arquitetura, viu-se a influência de *Marcus Vitruvius Pollio*⁵², arquiteto e engenheiro romano, que lastreou seus projetos no raciocínio matemático e na divina proporção, projetando para um homem padrão, um homem ideal. A sua influência na arquitetura chegou, por exemplo, até o Renascimento, fato percebido com o desenho do Homem Vitruviano de Leonardo da Vinci.

⁵¹ É válido citar a Lei nº 8429/92, que dispõe sobre a improbidade administrativa, a qual estabelece sanções para os agentes públicos que enriqueçam ilicitamente, causem prejuízos aos cofres públicos ou violem os princípios da Administração Pública. Dentre as punições estabelecidas, entende-se que a de maior valia é a suspensão dos direitos políticos do réu, demonstrando a busca pela seriedade quando das decisões de caráter público. É neste sentido que devem ser os julgados do Tribunal de Contas da União, não aprovando as contas dos gestores que receberem obras sem acessibilidade, aplicando-lhes as penas cabíveis.

⁵² *Marcus Vitruvius Pollio*, engenheiro e arquiteto romano do séc. I a.C. que deixou como legado uma obra de 10 volumes, aos quais deu o nome de *De Architectura* que constitui o único tratado europeu do período grego-romano que chegou aos nossos dias e serviu de fonte de inspiração a diversos textos sobre construções, hidráulicas, hidrológicas e arquitetônicas. Em seus padrões de proporções, o arquiteto utilizava os princípios arquiteturais de utilidade, beleza e solidez, que influenciaram a Arquitetura Clássica.

Figura 01- O Homem Vitruviano de Leonardo da Vinci.



Fonte: CAMBIAGHI (2007).

Sob esta influência, os projetos arquitetônicos, em regra, basearam-se na escala humana considerada ideal, tratou-se de uma medida de referência, ou seja, os tamanhos dos bens oferecidos pela arquitetura relacionaram-se com a figura do homem tipo.

Em termos abstratos, a escala humana é usada como expressão de uma arquitetura feita para o ser humano. Ainda que essa arquitetura seja de difícil definição, ela pode incluir características como: espaços que façam que as pessoas congreguem ou se sintam protegidas; distâncias que sejam cômodas de atravessar; e prédios que não façam que as pessoas se sintam insignificantes. Essa concepção, voltada ao bom uso dos ambientes construídos pelo ser humano para o ser humano, é seguida como norma até hoje. Em outras palavras, a arquitetura tem por princípio refletir a regularidade idealizada do corpo humano. (CAMBIAGHI, 2007, p.40).

A ideia de conforto presente na arquitetura sempre seguiu um modelo de medida universal, baseada no homem perfeito e, neste embaraço, excluía todos aqueles que, de alguma forma, não se encaixavam.

A principal crítica imputada ao modernismo de viés racionalista baseia-se no fato de se projetar para um homem padrão. Trata-se de entendimento superficial e inconsistente. O momento histórico vivido por *Le Corbusier* difere-se do atual estágio de efetivação de direitos das pessoas.

O arquiteto viveu sob as duras regras impostas pela industrialização e pelo liberalismo econômico. Naquele instante, lutou-se pelo reconhecimento dos direitos sociais do trabalhador, pela busca de uma vida menos indigna, pelo direito à habitação, enfim, pelo direito de ser tratado como ser humano e não como máquina.

As pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida ainda não eram foco de efetivação de direitos. Conforme já explicitado no presente trabalho, este grupo de pessoas encontrava-se esquecido nos fundos de suas residências, nos hospitais e em institutos de caráter assistencial. A mudança de paradigma e reconhecimento das pessoas com deficiência como sujeito de dignidade iniciou-se efetivamente na segunda metade do último século e ainda está longe de ser alcançada.

A partir da segunda metade do século XX, surgiu o termo arquitetura inclusiva, que projeta com o intuito de agregar o maior número possível de pessoas, relacionando sempre suas dificuldades com a usabilidade. Este conceito de projeto açambarca as características e necessidades de um número maior de indivíduos, contemplando as pessoas com deficiências ou com mobilidade reduzida, sendo elas permanentes ou temporárias.

Neste compasso é válido citar que a Organização das Nações Unidas “criou um grupo de especialistas em desenhos sem barreiras, que atua desde 1974 e é responsável, entre outras propostas, pelo Programa Mundial para Pessoas Portadoras de Deficiência” (CAMBIAGHI, 2007, p.66), no ano de 1982. Desde então a arquitetura que inclui a todos passou a ser defendida.

Arquitetos, urbanistas, engenheiros e *designer* devem rever os seus projetos, deixando de criar para uma sociedade supostamente composta por pessoas perfeitas em sua forma física. Ao se planejar uma cidade ou uma edificação, ao se desenhar um veículo ou qualquer objeto, é necessário considerar a enorme diferenciação entre as pessoas, entendendo que nossa sociedade é plural, constitui-se por homens e mulheres, com tamanhos e pesos variados; por crianças e idosos; por pessoas que caminham sobre seus próprios pés ou necessitam de muletas, bengalas e cadeiras de rodas; por indivíduos que têm baixa visão ou são cegos, ou que são surdos e até

mesmo aqueles que apresentam grande dificuldade de compreensão. (PRADO In.: ARAÚJO, 2006, p.15).

Foi com esta preocupação que Ron Mace⁵⁵, nos Estados Unidos, utilizou, pela primeira, vez a expressão desenho universal. Este conceito contempla projetos que podem ser utilizados pelo maior número de pessoas possível.

Insta salientar que o Decreto nº 5.296/2004, definindo as condições gerais de acessibilidade dispõe sobre o conceito de desenho universal.

Art. 8º Para os fins de acessibilidade, considera-se:
[...]

IX - desenho universal: concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. (BRASIL, 2004).

Há muito é sabido que a diminuição de barreiras no ambiente da pessoa aumenta a sua capacidade de viver livremente e essa é o desiderato do desenho universal. Ele propõe a eliminação ou diminuição de empecilhos, todavia mister se faz conhecer as necessidades dos indivíduos, pois somente dessa forma ter-se-á projetos eficazes.⁵⁶

Com o escopo de contemplar a todos, sendo elas pessoas com deficiência ou não, a acessibilidade, segundo Silvana Cambiaghi (2007), deve ser alcançada de três formas diferentes.

- pela concepção de produtos e serviços com aplicações imediatamente utilizáveis pela maioria dos usuários potenciais sem quaisquer modificações;
- pela concepção de produtos facilmente adaptáveis aos diferentes usuários (por exemplo, por meio da adaptação de interfaces);
- pela normalização das interfaces dos produtos, de forma a torná-los compatíveis com equipamentos especializados (por exemplo, auxílios tecnológicos destinados aos deficientes). (2007, p.73).

Desejando democratizar o desenho universal, o *Center for Universal Design*, sediado na *School of Design of North Carolina State University*, nos Estados Unidos, desenvolveu sete princípios que devem ser aplicados nos projetos arquitetônicos e urbanísticos.

55 Cf. CAMBIAGHI, ele foi o “arquiteto que articulou e influenciou uma mudança de paradigmas dos projetos de arquitetura e *design*.”. (2007, p.71).

56 É válido citar o censo inclusão, que identifica, mapeia e cadastra o perfil socioeconômico das pessoas com deficiência na cidade de São Paulo, o qual foi instituído pela Lei nº 10.596/2010, o qual proporcionará o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes para o seu público alvo.

Quadro 06- Princípios Do Desenho Universal do *Center for Universal Design*, (EUA).

Princípio	Finalidade
1 - Equiparação nas possibilidades de uso: o desenho universal não é elaborado para grupos específicos de pessoas; portanto, para conseguir atender a todos os grupos.	<ul style="list-style-type: none"> - disponibilizar os mesmos recursos de uso para todos os usuários – idênticos sempre que possível, equivalentes caso não o sejam; - evitar segregar ou estigmatizar qualquer usuário; - disponibilizar privacidade, segurança e proteção igualmente para todos os usuários; - fazer o produto atraente para todos os usuários.
2 - Flexibilidade no uso: o desenho universal atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades.	<ul style="list-style-type: none"> - poder ser acessível e utilizado por destros e canhotos; - facilitar a acuidade e a precisão do usuário; - oferecer adaptabilidade ao ritmo do usuário.
3 - Uso simples e intuitivo: o desenho universal tem o objetivo de tornar o uso facilmente compreendido, independentemente da experiência do usuário, do seu nível de formação, conhecimento do idioma ou de sua capacidade de concentração.	<ul style="list-style-type: none"> - eliminar as complexidades desnecessárias, - ser coerente com as expectativas e intuição do usuário; - acomodar ampla gama de capacidades de leitura e habilidades lingüísticas do usuário; - disponibilizar as informações facilmente perceptíveis em ordem de importância.
4 - Informação perceptível: o desenho universal tem o objetivo de comunicar eficazmente ao usuário as informações necessárias, independentemente das condições ambientais ou da capacidade sensorial deste.	<ul style="list-style-type: none"> - utilizar meios diferentes de comunicação – símbolos, informações sonoras, táteis, etc.; - disponibilizar contraste adequado; - maximizar a clareza das informações essenciais; - tornar fáceis as instruções de uso do espaço ou equipamento; - disponibilizar técnicas e recursos para serem utilizados por pessoas com limitações sensoriais.
5 - Tolerância ao erro: o desenho universal tem o objetivo de minimizar o risco e as consequências de ações acidentais	<ul style="list-style-type: none"> - isolar e proteger elementos de risco; - disponibilizar alertas no caso de erros; - disponibilizar recursos que reparem as possíveis falhas de utilização.

Princípio	Finalidade
6 - Mínimo esforço físico: o desenho universal prevê a utilização de forma eficiente e confortável, com um mínimo de esforço.	<ul style="list-style-type: none"> - possibilitar a manutenção de uma postura corporal neutra; - necessitar de pouco esforço para a operação; - minimizar as ações repetitivas; - minimizar os esforços físicos que não puderem ser evitados.
7 - Dimensionamento de espaços para acesso e uso de todos os usuários: o desenho universal tem o objetivo de oferecer espaços e dimensões apropriados ao uso, independentemente do tamanho ou da mobilidade do usuário.	<ul style="list-style-type: none"> - possibilitar o alcance visual dos ambientes e produtos a todos os usuários, sentados ou em pé; - oferecer acesso e utilização confortáveis de todos os componentes, para usuário sentado ou em pé; - acomodar variações de tamanho de mãos e pegada; - adequar espaços ao uso de órteses, como cadeira de rodas, muletas e qualquer outro elemento necessário ao usuário para suas atividades cotidianas.

Fonte: CAMBIAGHI (2007, p.74-79).

Nota: Esquematização do autor.

A observância dos princípios citados garante a possibilidade da pessoa desfrutar o ambiente sem qualquer discriminação urbanística. Nos sítios acessíveis, o cidadão assume uma postura proativa, usufruindo a sua cidadania.

Sucedem que este fim apenas será alcançado se as soluções para a eliminação das barreiras forem adotadas de forma sistemática, ou seja, for pensado de forma macro e micro. O desenho que contempla a maior gama de pessoas só terá êxito se for inserido em todas as áreas da vida humana, construindo percursos acessíveis para todos os cidadãos.

5.1.3 Rota acessível

Conforme já explicitado neste trabalho, a acessibilidade não deve acontecer de forma pontual. No instante em que a mobilidade e a acessibilidade são observadas no planejamento urbano, cria-se, para o cidadão com alguma dificuldade de locomoção, a existência de caminhos os quais ele pode circular. Estes caminhos são as rotas acessíveis, que se encontram livres de empecilhos físicos. Conforme a NBR N° 9050/2004, itens 3.10 e 3.22, respectivamente, podemos considerá-los como:

Barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental: Qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano.

[...]

Fatores de impedância: Elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres. São exemplos de fatores de impedância: mobiliário urbano, entradas de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização, entre outros. (BRASIL, 2004).

A existência de apenas um impedimento na circulação do indivíduo descaracteriza a idéia de rota acessível, visto que a NBR nº 9050/2004, item 3.37 dispõe o seguinte.

Rota acessível: **Trajetos contínuos, desobstruídos e sinalizados, que conectam os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possam ser utilizados 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. (BRASIL, 2004). (Grifos nossos).

Mister tornar a cidade acessível, reformando os passeios, colocando guias rebaixadas, pisos táteis, instalando semáforos com sinais sonoros, disponibilizando ônibus adaptados, reeducando a sociedade como um todo.

O conceito de “Rota Acessível” prevê uma continuidade de medidas de acessibilidade a serem adotadas num percurso. Um único obstáculo pode, muitas vezes, invalidar qualquer planejamento no qual se queira resolver a acessibilidade. Neste sentido, pode-se compreender que nada adiantaria, por exemplo, construir uma “rampa” e uma “bancada de estudos adaptada” se entre um e outro for projetada uma porta giratória. É a continuidade de medidas que torna o percurso inteiramente acessível (DUARTE, COHEN, 2004, p.18).

Imprescindível a existência da rota acessível, que demonstra o respeito à macro e à microacessibilidades. O que se percebe em Salvador é a inexistência de intervenções urbanísticas dotadas de medidas de continuidade, no campo da circulação dos pedestres em geral (em especial dos cidadãos com deficiência).

As tentativas de tornar o ambiente acessível representam um fracasso dos projetos urbanísticos no Brasil, conforme demonstra pesquisa realizada pelo Senado Federal, em 2010, “Condições de vida das pessoas com Deficiência no Brasil”.⁵⁷

⁵⁷ Estes dois itens da pesquisa foram realizados com pessoas com deficiências física e visual.

Tabela 06- Adaptação de ruas e calçadas segundo a pesquisa “Condições de vida das pessoas com Deficiência no Brasil”.

ADAPTAÇÃO DE RUAS E CALÇADAS		
	Total	Nordeste
A maioria está adaptada	11%	9%
A minoria está adaptada	52%	56%
Nenhuma está adaptada	35%	33%
NS/NR	2%	2%
Total	100%	100%

Fonte: SENADO (2010).

Tabela 07- Deixar de ir a lugares por inexistência de adaptação no local segundo a pesquisa “Condições de vida das pessoas com Deficiência no Brasil”.

DEIXAR DE IR A LUGARES POR INEXISTÊNCIA DE ADAPTAÇÃO NO LOCAL		
	Total	Nordeste
Sim	40%	37%
Não	60%	62%
NS/NR	0%	1%
Total	100%	100%

Fonte: SENADO (2010).

Pode-se aferir dos dados mencionados que, para 1/3 da população nordestina com deficiência, as ruas e calçadas não possuem adaptações; para 56% desta população há algumas adaptações, demonstrando a descontinuidade das ações em prol da acessibilidade.

Conforme mencionado anteriormente, adaptações pontuais não garantem a circulação dos indivíduos com deficiência. Interessante mencionar um “dizer” clássico sobre a acessibilidade, “de nada adianta uma biblioteca com acessibilidade desde o seu passeio até os equipamentos tecnológicos, para a efetivação do direito à leitura, se a sua porta for giratória”. Seria como um rio caudaloso, no meio do caminho, que o indivíduo precisa transpor para chegar ao seu destino.

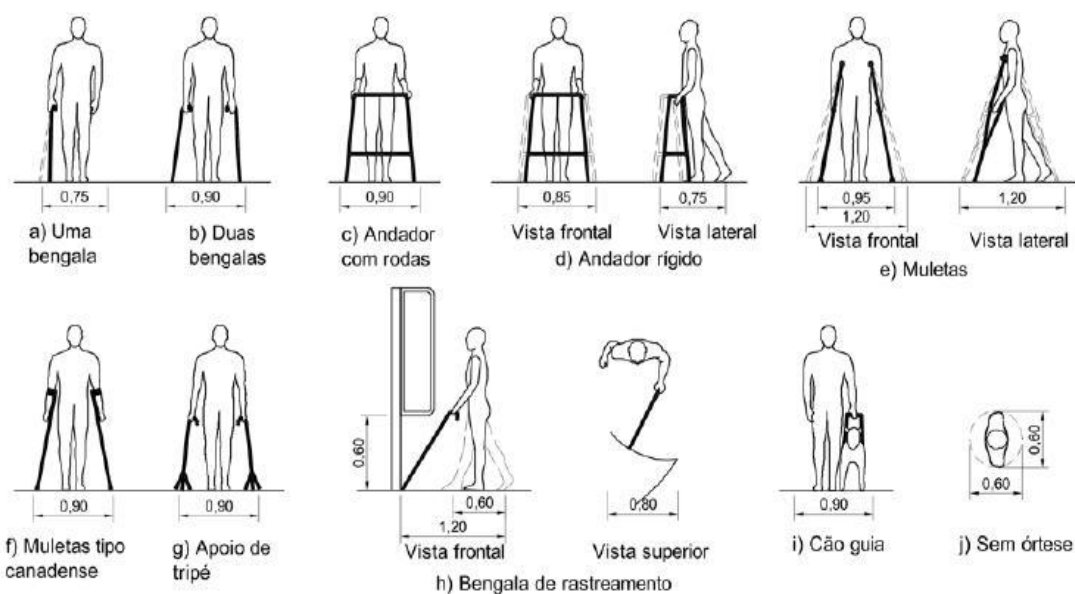
A existência de “rios, portas giratórias, pedras no caminho das pessoas com deficiência” negam o seu direito à circulação, ao direito de optar por onde e aonde ir. É neste sentido os dados da pesquisa realizada pelo Senado, visto que 37% das pessoas com deficiência no Nordeste já deixaram de frequentar um lugar por ele ser

inacessível. Por tais motivos, é imprescindível reforçar as regras de acessibilidade presentes na NBR nº 9050/2004.

5.1.4 As regras da NBR Nº 9050/2004

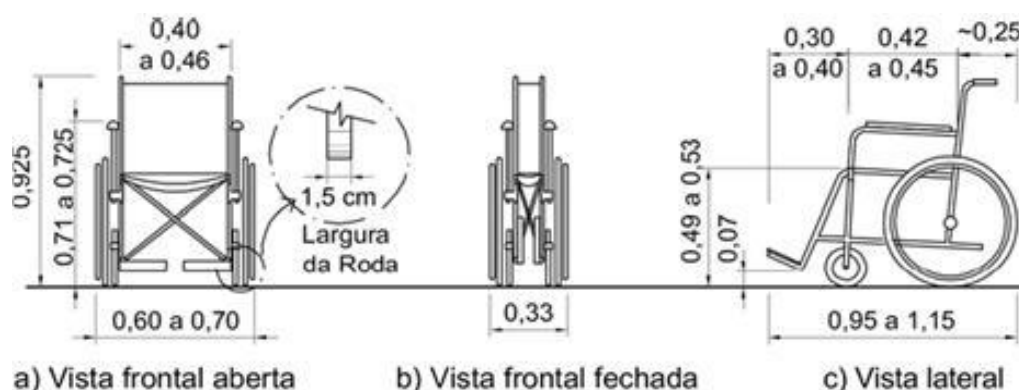
A norma técnica define as regras de acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Todos os projetos e as aprovações nos respectivos órgãos estatais devem observar o que está disposto na NBR Nº 9050/2004. A sua inobservância gera possibilidade de ações judiciais, a fim de declarar nulo o ato administrativo autorizativo eivado de vício, com o fito de paralisar a obra e, em casos de serviços de engenharia concluídos, determinar a obrigatoriedade de refazê-los. O item 4 da norma “Parâmetros Antropométricos” estabelece o espaço mínimo que um indivíduo ocupa. Trata-se de dimensões referenciais mínimas para o deslocamento do indivíduo.

Figura 03- Dimensões necessárias para o deslocamento com conforto e segurança do indivíduo.



Fonte: NBR nº 9050/2004.

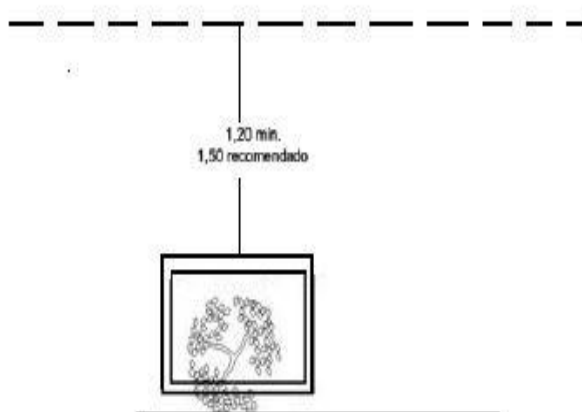
Figura 04- Dimensões necessárias para o deslocamento com conforto e segurança do indivíduo.



Fonte NBR nº 9050/2004.

As figuras 03 e 04 apresentam as dimensões necessárias para o deslocamento com conforto e segurança do indivíduo. Conforme a NBR nº 9050/2004, a faixa mínima para o deslocamento de pessoas deve apresentar 1,20 m, sendo recomendada a largura de 1,50 m. Os pisos devem ser construídos com superfície regular, firme, estável e antiderrapante.

Figura 05- Dimensões da faixa mínima necessária para o deslocamento com conforto e segurança do indivíduo.



Fonte NBR nº 9050/2004.

Os passeios que acompanham as faixas de rolamento devem seguir a inclinação da via, contudo, caso esta seja superior a 8,33% não poderá compor uma rota acessível. Os caminhos livres de passagem de pedestres admitem uma inclinação transversal máxima de 3% e longitudinal de 5% (inclinações superiores

devem ser tratadas como rampas) e desnível de, no máximo, 5 mm (desníveis entre 5 e 15 mm devem ser tratados como rampas, com inclinação máxima de 50%).

Figura 06- Tratamento de desníveis (dimensões em mm).



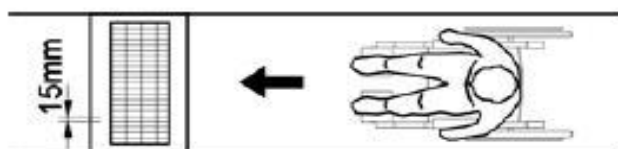
Fonte NBR nº 9050/2004

Consoante a NBR nº 9050/2004:

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. (BRASIL, 2004).

Caso existam na rota grelhas e tampas, estas devem seguir as respectivas regras. Para as grelhas, quando instaladas na transversal da rota, seus vãos devem estar perpendiculares ao fluxo de passagem, com dimensão máxima de 15 mm. Já as tampas, devem ser firmes, estáveis, antiderrapantes, estar totalmente niveladas com o piso, caso possuam frestas, essas não podem ser superiores a 15 mm e, caso existam texturas, estas não podem se confundir com os pisos táteis.

Figura 07- Desenho da grelha.

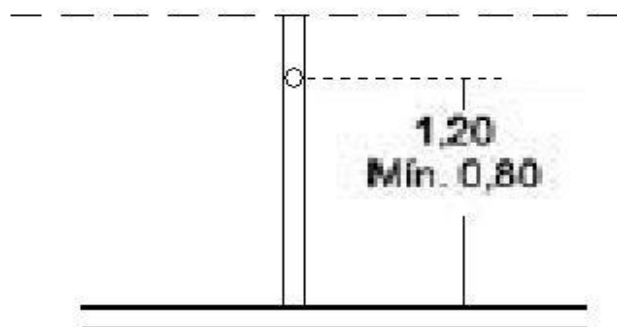


Fonte: NBR nº 9050/2004

Os equipamentos que compõem o mobiliário urbano devem ser projetados com dispositivos de acionamento ou comando que permita o uso. Um exemplo é a altura

da botoeira presente no semáforo (altura máxima de 1,20m e mínima de 0,80m de distância vertical do piso).

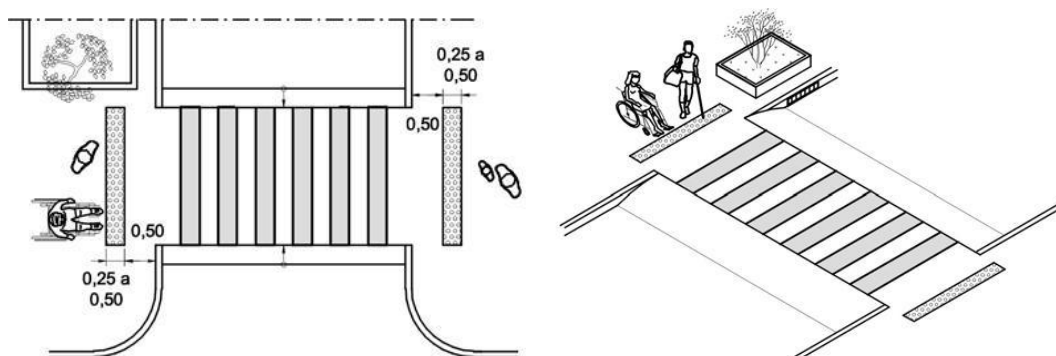
Figura 08- Representação das alturas mínima e máxima da botoeira do semáforo (dimensão em m).



Fonte NBR nº 9050/2004

A travessia dos pedestres deve ocorrer em faixas elevadas ou em calçadas rebaixadas. Na primeira hipótese, ela deve ser sinalizada com uma faixa de travessia de pedestres, admitindo-se inclinação transversal de até 3%. Elas podem estar localizadas nas esquinas ou no meio de quadras/ ruas.

Figura 09- Representação da travessia dos pedestres em faixas (vista superior e perspectiva - dimensão em cm).



Fonte NBR nº 9050/2004

Na segunda hipótese, a qual se utiliza o rebaixamento das calçadas, a NBR nº 9050/2004 estabelece algumas regras.

Quadro 07- Regras de rebaixamento das calçadas segundo a NBR nº 9050/2004.

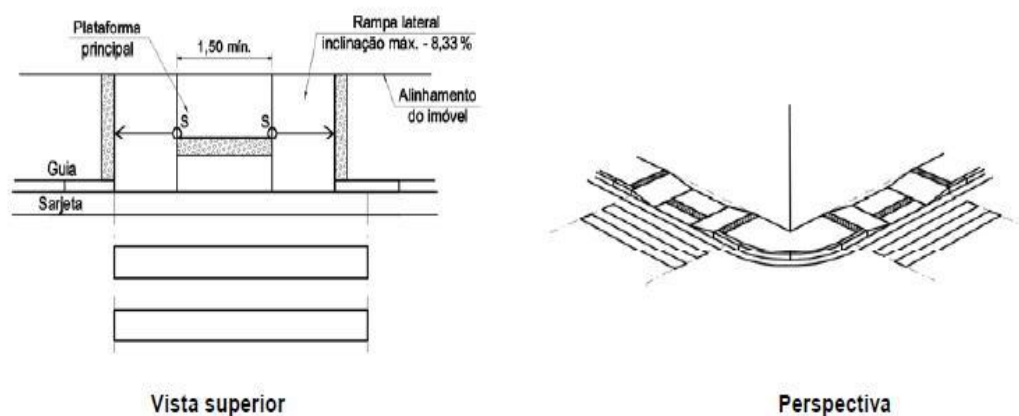
Regras rebaixamento calçadas
1 – Deve existir junto à travessia de pedestres sinalizadas com ou sem faixas, com ou sem semáforo, e sempre que houver foco de pedestre.
2 – O rebaixamento deve ser construído na direção do fluxo pedonal e a sua inclinação deve ser constante, não ultrapassando 8,33%.
3 – É vedado o desnível entre o término do rebaixamento e o leito carroçável.
4 – Para os locais onde o fluxo de pedestres é igual ou inferior a 25 pedestres/min/m, a largura mínima da rampa deve ser 1,20 m.
5 – Para os casos de alinhamento entre a faixa de pedestres e a calçada da via transversal, admite-se o rebaixamento total da calçada da esquina (Figura 11).
6 – Em passeios com largura inferior ao mínimo permitido, deve-se rebaixar totalmente a calçada, com largura mínima de 1,50 m, e instalar rampas laterais com inclinação máxima de 8,33% (Figura 10).
7 – Os rebaixamentos das calçadas localizados em lados opostos devem estar alinhados entre si.
8 – Deve ser garantida uma faixa livre no passeio, além do espaço ocupado pelo rebaixamento, de no mínimo 0,80 m (1,20 m recomendável); as abas laterais devem ter projeção lateral mínima de 0,50 m e compor planos inclinados de acomodação, com inclinação máxima de 10% (Figura 13).
9 – Em casos de rebaixamento com obstáculos laterais, há dispensa das abas laterais, devendo ser garantido um espaço livre de no mínimo 1,20 m (1,50 recomendável), (Figura 12).

Fonte: NBR nº 9050/2004.

Nota: Compilação do autor.

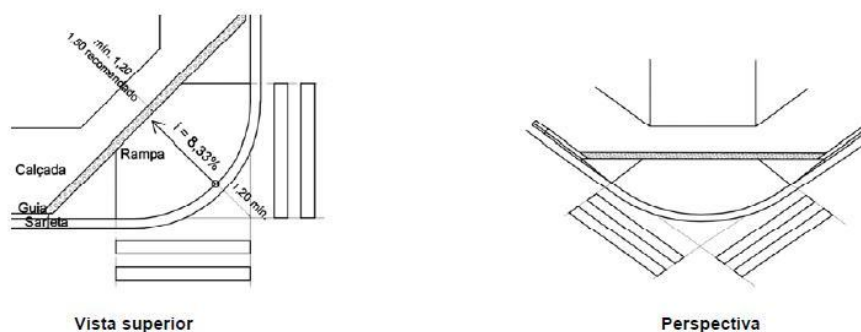
A NBR nº 9050/2004 apresenta algumas representações possíveis para o rebaixamento das calçadas.

Figura 10- Representação do rebaixamento de calçadas (vista superior e perspectiva – dimensão em m).



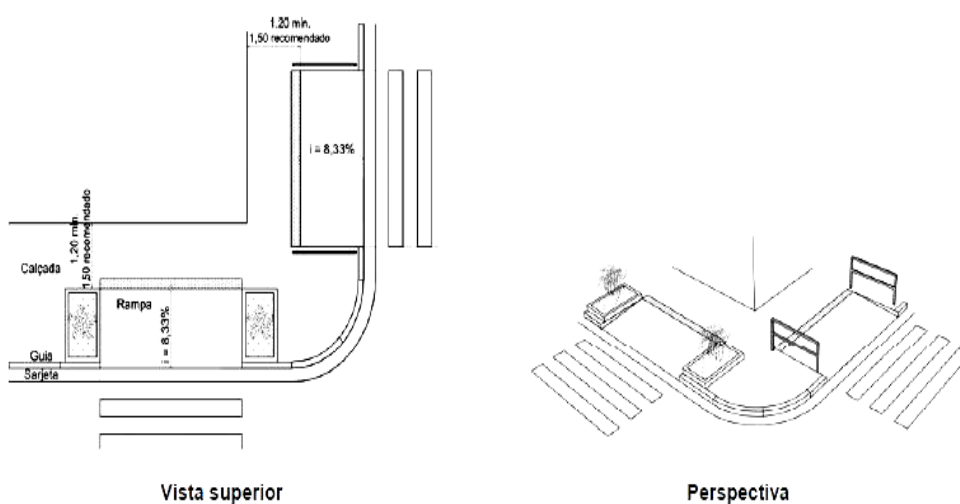
Fonte NBR nº 9050/2004.

Figura 11- Representação do rebaixamento de calçadas (vista superior e perspectiva – dimensão em m).



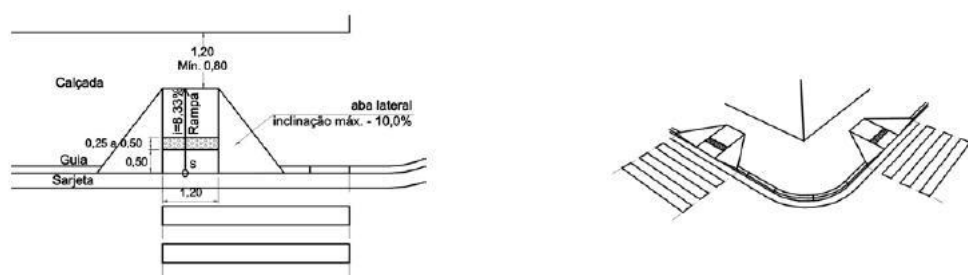
Fonte NBR nº 9050/2004.

Figura 12- Representação do rebaixamento de calçadas (vista superior e perspectiva – dimensão em m).



Fonte NBR nº 9050/2004.

Figura 13- Representação do rebaixamento de calçadas, nas esquinas ou no meio de quadras/ruas (vista superior e perspectiva – dimensão em m).



Fonte NBR nº 9050/2004

Ainda é importante ventilar sobre a necessidade da comunicação e da sinalização dos espaços. Elas possuem três formas: visual, tátil ou sonora⁵⁸.

A sinalização apresenta-se sobre os seguintes tipos: permanente, direcional, de emergência e temporária, e representa a possibilidade de orientação das pessoas.⁵⁹

Consoante o disposto na norma em epígrafe, as informações essenciais devem aparecer no mínimo nas seguintes hipóteses.

Quadro 08- Formas e aplicação da comunicação e informação de acordo com a NBR nº 9050/2004.

Formas e aplicação da comunicação e informação				
		Visual	Tátil	Sonora
Espaço e Equipamentos	Permanente	X	X	
	Temporária	X		
	De emergência	X	X	X
	Direcional	X	X (no piso)	
Mobiliário	Temporária	X		
	Permanente	X	X (no piso)	X

Fonte: NBR nº 9050/2004.

A sinalização e a comunicação se destacam pelas representações gráficas (símbolos), que por intermédio de uma figura ou de uma forma convencionada, proporciona informação para o indivíduo. Dentre os símbolos, pode-se destacar o símbolo internacional de acesso, que deve ser colocado em locais visíveis e que possuam acessibilidade e pode se apresentar de três formas.

Figura 14- Símbolo Internacional de acesso.



a) Branco sobre fundo azul



b) Branco sobre fundo preto



c) Preto sobre fundo branco

Fonte NBR nº 9050/2004.

⁵⁸ Cf. a NBR nº 9050/2004, a visual é realizada através de textos ou figuras; a tátil é realizada através de caracteres em relevo, Braille ou figuras em relevo; e a sonora é realizada por meio de recursos auditivos.

⁵⁹ Cf. a NBR nº 9050/2004, a permanente é utilizada nas áreas e espaços cuja a função encontra-se definida, identificando os diferentes espaços ou elementos de um ambiente; a direcional é utilizada para indicar a direção de um percurso ou a distribuição espacial dos elementos de um espaço; a de emergência é utilizada para indicar as rotas de fuga e saídas de emergência; e a temporária é aplicada em caso de informações provisórias ou que podem ser alteradas periodicamente.

A sinalização visual deve seguir regras vinculadas à textura, dimensionamento e contraste de cor em seus elementos, para garantir à informação as pessoas com baixa visão, podendo haver associação com caracteres em relevo. A fim de que a mensagem contida não reste prejudicada, é importante a preocupação com a iluminação do ambiente, o contraste e a pureza da cor aplicada. Cabe mencionar que, em casos de placas retroiluminadas, o fundo deve ter contrastante, a figura e o texto devem ser translúcidos e a luz branca.

Quadro 09- Contraste de cor da sinalização visual em função da iluminação do ambiente de acordo com a NBR nº 9050/2004.

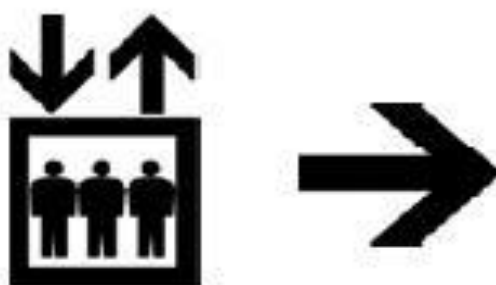
Contraste de cor em função da iluminação do ambiente		
Nível/Qualidade iluminação	Texto, caracteres e pictogramas	Fundo
Médio/alto	Preto	Branco
		Amarelo
		Laranja
		Cinza Claro
	Branco	Preto
		Vermelho escuro
		Verde
		Marrom
		Cinza escuro
	Verde escuro	Branco
Vermelho escuro		
Azul escuro		
Baixo	Preto	Branco
		Amarelo
		Laranja
	Branco	Preto
	Verde escuro	Branco
	Vermelho escuro	
	Azul escuro	
Exigida a adaptação ao escuro	Branco	Preto
	Amarelo	
	Laranja	
	Vermelho	Branco
	Verde	
	Azul	

Fonte: NBR nº 9050/2004.

A NBR nº 9050/2004, ainda elenca alguns cuidados atinentes à sinalização visual, tais como: a necessidade do acabamento fosco nas peças, evitando o uso de materiais brilhantes ou de alta reflexibilidade, como também a utilização de contrastes entre 70% a 100% (claro sobre escuro ou escuro sobre claro).

No que concerne ao conteúdo informacional, a mensagem deve ter apenas uma oração, completa e na ordem sujeito, verbo e predicado; estar sempre na forma ativa e na afirmativa, enfatizando a sequência correta das ações; além de conter as mesmas informações escritas em Braille. Quanto à representação, os desenhos das figuras devem possuir contornos fortes e bem definidos; possuírem formas simples e com poucos detalhes, com forma fechada, completa e contínua, apresentando também estabilidade e simetria.

Figura 15- Sinalização de elevador à direita.



Fonte NBR nº 9050/2004

A sinalização tátil ocorre através do uso do Braille, dos pisos direcional e de alerta, dentre outras. O uso do Braille não dispensa a sinalização visual com caracteres ou figuras em relevo, devendo ficar localizada abaixo destes. Admite-se a dispensa dos caracteres ou figuras em relevo quando se tratar de folheto informativo.

A indispensabilidade das figuras, pictogramas ou caracteres em relevo se dá porque eles são dirigidos às pessoas com baixa visão, para as pessoas que ficaram cegas recentemente ou que ainda estão sendo alfabetizadas em Braille.

O Braille é escrito pela composição de um arranjo de seis pontos e o espaçamento entre as celas Braille, sob as seguintes condições, conforme a NBR nº 9050/2004.

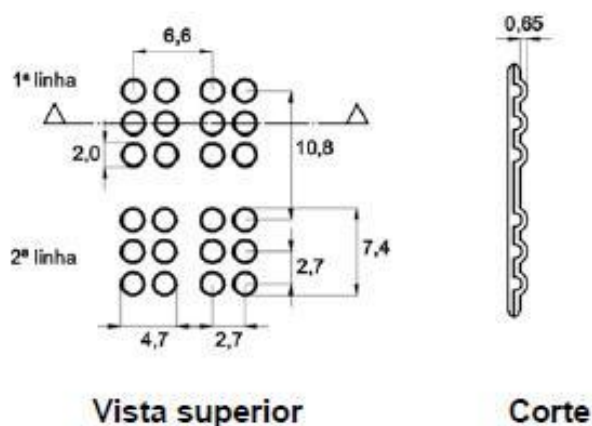
Quadro 10- Regras da escrita em Braille.

Regras da escrita em Braille
1- Diâmetro do ponto na base: 2 mm;
2 - Espaçamento vertical e horizontal entre pontos – medido a partir do centro de um ponto até o centro do próximo ponto: 2,7 mm;
3 - Largura da cela Braille: 4,7 mm;
4 - Altura da cela Braille: 7,4 mm;
5 - Separação horizontal entre as celas Braille: 6,6 mm;
6 - separação vertical entre as celas Braille: 10,8 mm;
7 - altura do ponto: 0,65 mm.

Fonte: NBR nº 9050/2004.

Nota: Esquematização do autor.

Figura 16- Representação de cela Braille (dimensão mm).



Fonte: NBR nº 9050/2004.

Conforme explicitado anteriormente, as figuras em relevo devem possuir contornos fortes e bem definidos; simplicidade nas formas, com o mínimo de detalhes possível, sendo ela completa, fechada, contínua e simétrica.

Quadro 11- Regras da escrita em relevo.

Regras da escrita em relevo
1- Caracteres grafados em maiúsculas;
2 - Altura do relevo: 0,8 mm a 1,0 mm;
3 - Altura dos símbolos: mínimo 150 mm;
4 - Altura dos caracteres: 16 mm a 51 mm;
5 - Distância entre caracteres: 5 mm;
6 - Distância entre linhas: 45 mm.

Fonte: NBR nº 9050/2004.

Nota: Esquematização do autor.

Figura 17- Representação de sinalização em relevo (dimensão em mm).



Fonte NBR nº 9050/2004

Convém ressaltar que os símbolos em relevo devem ser instalados entre 1,40 m e 1,60 m do piso. A sinalização vertical em Braille ou texto em relevo devem ser instalados de maneira que a parte inferior da cela Braille ou do símbolo ou do texto esteja a uma altura entre 0,90 m e 1,10 m do piso.

Os mapas e planos táteis são interessantes equipamentos que ainda são pouco utilizados para viabilizar o deslocamento das pessoas com deficiência visual. Estes devem ser afixados em superfícies horizontais ou inclinadas (até 15% em relação ao piso). Essas devem conter informações em Braille e com altura entre 0,90 m e 1,10 m. Ademais, devem possuir uma reentrância na sua parte inferior com no mínimo 0,30 m de altura e 0,30 m de profundidade, para permitir a aproximação frontal de uma pessoa em cadeira de rodas.

Figura 18- Representação do mapa tátil (dimensão em m).



Fonte NBR nº 9050/2004

A sinalização tátil no piso é atualmente a mais conhecida popularmente. Contudo faz-se necessário tomar cuidado quando da instalação destes recursos, uma vez que existem regras para o seu uso. Consoante a NBR nº 9050/2004, este tipo de sinalização divide-se em dois: de alerta ou direcional, e ambos devem ter cor contrastante com a do piso adjacente.

Eles podem ser instalados de duas formas: sobrepostos ou integrados ao piso existente. Quando sobrepostos, o desnível entre a superfície do piso existente e a superfície do piso implantado deve ser chanfrado e não exceder 2 mm; quando integrados, não deve haver desnível.

A sinalização tátil de alerta é utilizada para situações que envolvam risco de segurança dos pedestres, já a sinalização tátil direcional é aplicada para direcionar o indivíduo dentro de uma rota, sempre que houver descontinuidade ou inexistência de linha identificável, como guia de caminamento, ou em caso de caminhos preferenciais de circulação.

A textura da sinalização tátil de alerta consiste em um conjunto de relevos tronco-cônicos e a modulação do piso deve garantir a continuidade de textura e o padrão de informação.

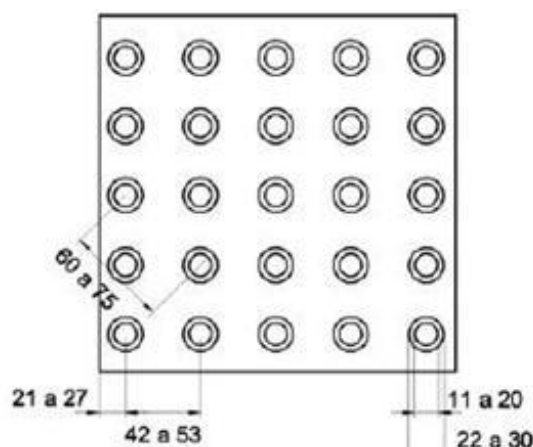
Quadro 12- Dimensões da sinalização tátil de alerta no piso.

Dimensões da sinalização tátil de alerta no piso		
	Mínimo	Máximo
Diâmetro de base do relevo	22 mm	30 mm
Distância horizontal entre centros de relevo	42 mm	53 mm
Distância diagonal entre centros de relevo	60 mm	75 mm
Altura do relevo	Entre 3 e 5 mm	

Fonte: NBR nº 9050/2004.

Nota: Distância do eixo da primeira linha de relevo até a borda do piso = 1/2 distância horizontal entre centros. Diâmetro do topo = 1/2 a 2/3 do diâmetro da base.

Figura 19- Representação da modulação do piso tátil de alerta (dimensão mm).



Fonte: NBR nº 9050/2004.

São cinco as hipóteses de instalação de piso tátil de alerta, que deve ocorrer perpendicularmente ao sentido do deslocamento.

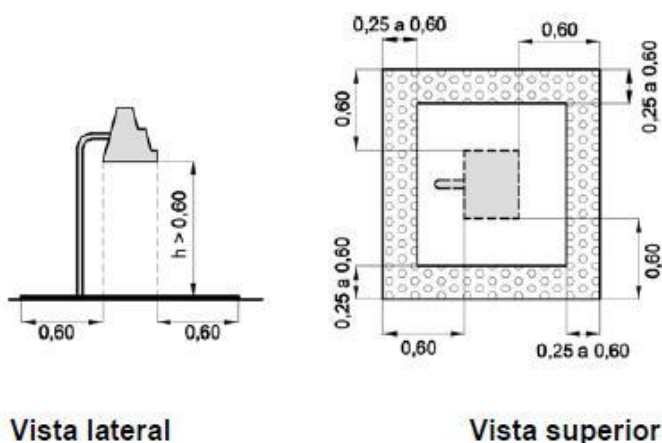
Quadro 13- Hipóteses de utilização de piso tátil de alerta.

Hipóteses de utilização de piso tátil de alerta
1 – Quando houver obstáculos suspensos entre 0,60m e 2,10m de altura do piso acabado, que tenham o volume maior na parte superior do que na base, devem ser sinalizados com piso tátil de alerta. A superfície a ser sinalizada deve exceder em 0,60m a projeção do obstáculo, em toda a superfície ou somente no perímetro desta;
2 - Nos rebaixamentos de calçadas, em cor contrastante com a do piso;
3 - No início e término de escadas fixas, escadas rolantes e rampas, em cor contrastante com a do piso, com largura entre 0,25 m a 0,60 m, afastada de 0,32m no máximo do ponto onde ocorre a mudança do plano;
4 - Junto às portas dos elevadores, em cor contrastante com a do piso, com largura entre 0,25m a 0,60m, afastada de 0,32m no máximo da alvenaria;
5 - junto a desníveis, tais como plataformas de embarque e desembarque, palcos, vãos, entre outros, em cor contrastante com a do piso. Deve ter uma largura entre 0,25m e 0,60m, instalada ao longo de toda a extensão onde houver risco de queda, e estar a uma distância da borda de no mínimo 0,50m.

Fonte: NBR nº 9050/2004.

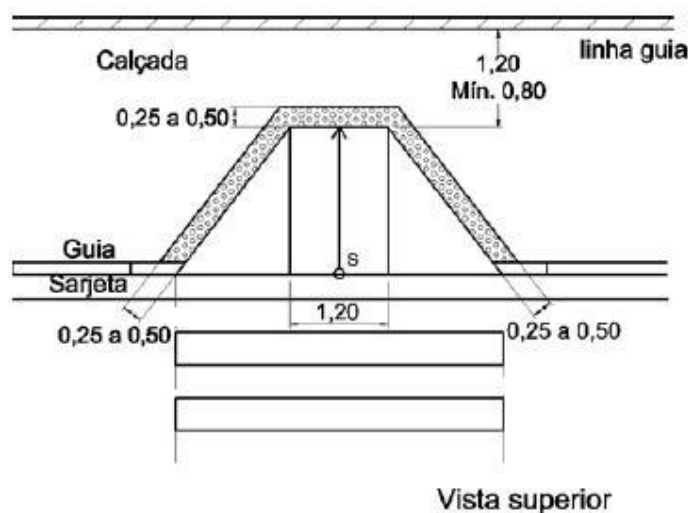
Nota: Esquematização do autor.

Figura 20- Representação da utilização de piso tátil de alerta em casos de obstáculos suspensos. (dimensão m).



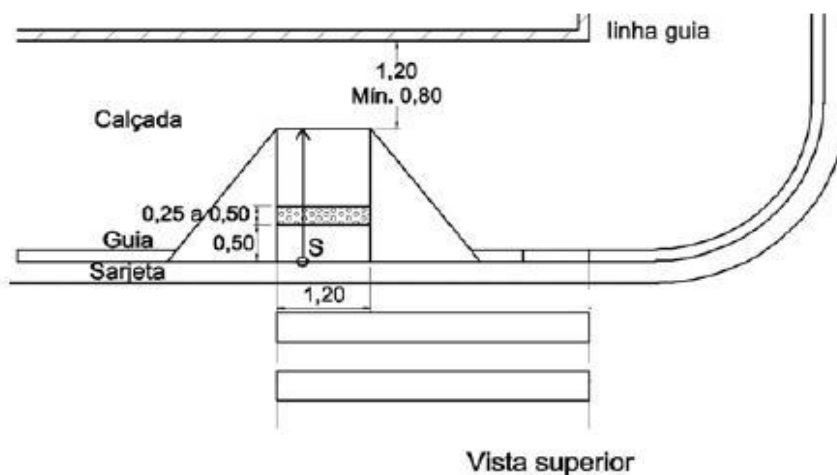
Fonte: NBR nº 9050/2004.

Figura 21- Sinalização tátil de alerta no rebaixamento das calçadas (dimensão em m).



Fonte: NBR nº 9050/2004.

Figura 22- Sinalização tátil de alerta no rebaixamento das calçadas (dimensão em m).



Fonte: NBR nº 9050/2004.

A sinalização tátil direcional deve ter textura com seção trapezoidal, qualquer que seja o piso adjacente; ser instalada no sentido do deslocamento; ter largura entre 20cm e 60cm; e possuir cor que estabeleça contraste com o piso adjacente (caso o piso adjacente tiver textura, recomenda-se que a sinalização tátil direcional seja lisa). Trata-se de piso com textura composta de relevos lineares, regularmente dispostos.

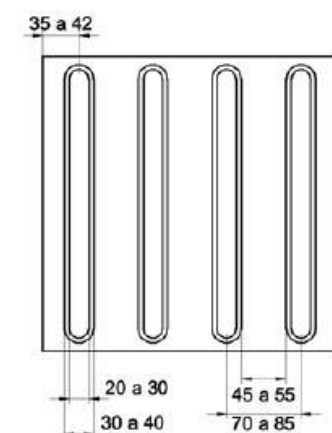
Quadro 14- Dimensões do piso tátil direcional.

Dimensões do piso tátil direcional		
	Mínimo	Máximo
Largura de base do relevo	30 mm	40 mm
Largura do topo	20 mm	30 mm
Altura do relevo	Entre 4 e 5mm (quando em placas sobrepostas, a altura do relevo pode ser de 3mm)	
Distância horizontal entre centros de relevo	70 mm	85 mm
Distância horizontal entre bases de relevo	45 mm	55 mm

Fonte: NBR nº 9050/2004.

Nota: Distância do eixo da primeira linha de relevo à borda do piso = $\frac{1}{2}$ distância horizontal entre centros.

Figura 23- Representação do piso tátil direcional. (dimensão mm).



Fonte: NBR nº 9050/2004.

Para a efetiva circulação das pessoas com deficiência visual é necessária a composição dos dois tipos de piso táteis, devendo esta seguir algumas regras.

Quadro 15- Regras da composição do piso tátil direcional e de alerta.

Regras da composição do piso tátil direcional e de alerta
1 - Quando houver mudança de direção entre duas ou mais linhas de sinalização tátil direcional, deve haver uma área de alerta indicando que existem alternativas de trajeto. Essas áreas de alerta devem ter dimensão proporcional à largura da sinalização tátil direcional;
2 - Em caso de mudança de direção formando ângulo superior a 90°, a linha-guia deve ser sinalizada com piso tátil direcional;
3- Nos rebaixamentos de calçadas, quando houver sinalização tátil direcional, esta deve encontrar com a sinalização tátil de alerta;
4 - Nas portas de elevadores, quando houver sinalização tátil direcional, esta deve encontrar a sinalização tátil de alerta, na direção da botoeira;

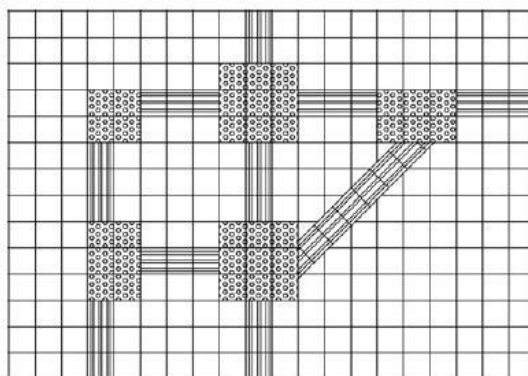
Regras da composição do piso tátil direcional e de alerta

5 - Nas faixas de travessia, deve ser instalada a sinalização tátil de alerta no sentido perpendicular ao deslocamento, à distância de 0,50 m do meio-fio. Recomenda-se a instalação de sinalização tátil direcional no sentido do deslocamento, para que sirva de linha-guia, conectando um lado da calçada ao outro;

6 - Nos pontos de ônibus devem ser instalados a sinalização tátil de alerta ao longo do meio fio e o piso tátil direcional, demarcando o local de embarque e desembarque.

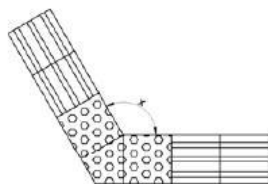
Fonte: NBR nº 9050/2004.

Figura 24- Representação de exemplo de composição de sinalização tátil de alerta e direcional.



Fonte: NBR nº 9050/2004.

Figura 25- Representação de exemplos de composição de sinalização tátil de alerta e direcional.



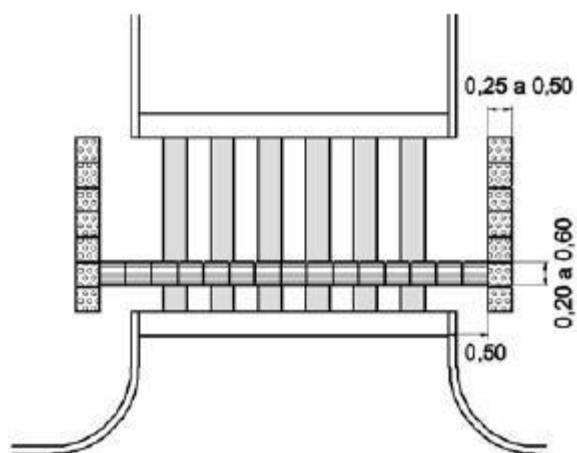
a) $165^\circ < x \leq 150^\circ$



b) $165^\circ < x \leq 180^\circ$

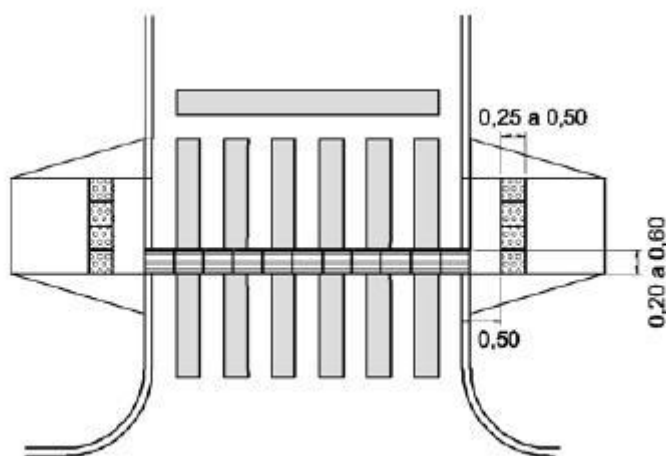
Fonte: NBR nº 9050/2004.

Figura 28- Representação de composição de sinalizações táteis na faixa elevada (dimensão em m).



Fonte: NBR nº 9050/2004.

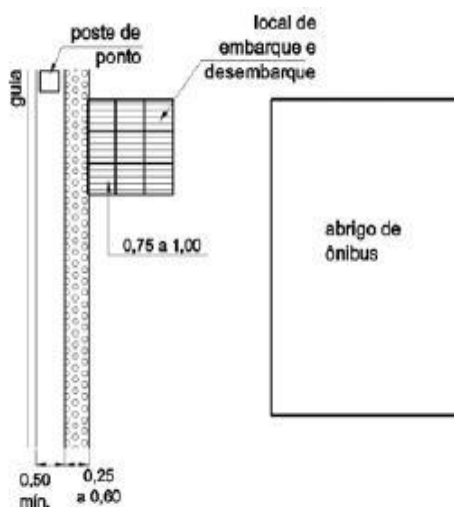
Figura 29- Representação de composição de sinalizações táteis no rebaixamento da calçada (dimensão em m).



Fonte: NBR nº 9050/2004.

Outro importante cuidado, em regra olvidado na construção do ambiente urbano, é a colocação de piso tátil nas paradas de ônibus, que devem estar de acordo com a composição representada na figura seguinte.

Figura 30- Representação de composição de sinalizações táteis no ponto de ônibus (dimensão em m).



Fonte: NBR nº 9050/2004.

Quanto à sinalização sonora, no meio urbano destaca-se a necessidade de instalação de semáforos dotados de equipamento que emita sinais sonoros. Consoante a NBR nº 9050/2004, em vias públicas com grande volume de tráfego ou concentração de passagem de pessoas com deficiência visual, os semáforos devem possuir sistema que emita sinais sonoros, entre 50dBA e 60 dBA, intermitente e não estridente, ou outro equipamento alternativamente, quando o sinal estiver aberto para os pedestres.

Ainda cabe discorrer sobre os elementos da vegetação, a exemplos de ramos pendentes, galhos de arbustos e árvores e plantas entouceiradas, os quais não podem interferir na circulação das pessoas. De igual forma, as muretas, orlas, grades ou desníveis que circundam a vegetação não deve obstruir a faixa livre de pedestres. Também recomenda a NBR nº 9050/2004 a não colocação de plantas com espinhos, que produzam substâncias tóxicas, que necessitem de constante manutenção ou que soltem muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que deixem o piso escorregadio.

Por fim, preceitua a NBR nº 9050/2004: “sempre que os parques, praças e locais turísticos admitirem pavimentação, mobiliário ou equipamentos edificados ou montados, estes devem ser acessíveis.”

Quadro 16- Condições básicas para a promoção da acessibilidade de acordo com a NBR nº 9050/2004.

Condições básicas para a promoção da acessibilidade	
Deficiência Física	<ul style="list-style-type: none"> - Pisos com superfície regular, firme, estável, antiderrapante e sem obstáculos; - Faixa livre para pedestres de 1,20 m (recomendado 1,50 m); - Os passeios devem acompanhar as vias lindeiras (recomendado não ultrapassar inclinação longitudinal de 8,33%); - Faixas livres de circulação, que não estão juntos às vias lindeiras (inclinações máximas: transversal de 3% e longitudinal de 5%); - Inexistência de desníveis (máximo permitido 5 mm) - Rebaixamento de calçadas com rampa (com espaço livre de, no mínimo 80 cm, perpendicular à rampa); - Elevação da via para travessia de pedestre em nível; - Inexistência de grelhas e juntas de dilatação (permitindo, excepcionalmente, instalação com vãos, no sentido transversal ao movimento, com dimensão máxima de 15 mm); - Inexistência de tampas (permitindo excepcionalmente, sendo elas firmes, estáveis, antiderrapantes, estar totalmente niveladas com o piso); - Colocação de dispositivos de acionamento ou comando que permita o uso (altura máx. 120 cm de distância vertical do piso); - Desenho e instalação de mobiliário urbano que garanta a aproximação, o alcance visual e manual.
Deficiência Visual	<ul style="list-style-type: none"> - Instalação de piso tátil direcional e de alerta; - Disponibilização de mapas táteis; - Instalação de semáforos com equipamento de sinalização sonora; - Sinalização composta de contraste (70% a 100%, claro sobre escuro ou escuro sobre claro), associação a caracteres com relevo; - Sinalização em Braille; - Desenho e instalação de mobiliário urbano que garanta o uso.
Deficiência Auditiva	<ul style="list-style-type: none"> - Desenho e instalação de mobiliário urbano que garanta o uso. - Sinalização com textos curtos, claros, precisos e objetivos.
Deficiência Intelectual	<ul style="list-style-type: none"> - Desenho e instalação de mobiliário que estimule o desenvolvimento intelectual do indivíduo.

Fonte: NBR nº 9050/2004.

Nota: Compilação do autor.

Até mesmo nos locais tombados, que não se encaixa na análise que será realizada no próximo capítulo, “deve-se buscar o máximo grau de acessibilidade com mínima intervenção no meio ambiente.” Depreende-se que não há exceção normativa no que concerne à efetivação da acessibilidade nos espaços. Desde o regramento supraconstitucional, através dos tratados internacionais, até as regras de especificação e efetivação da acessibilidade há o império da obrigatoriedade do acesso a qualquer cidadão ao meio urbano.

Com base nas informações supracitadas, foi elaborada a tabela acima, a qual servirá de base para a análise da acessibilidade da Avenida Centenário a ser percorrida no próximo capítulo.

6 A AVENIDA CENTENÁRIO

A Avenida Centenário teve o início de sua construção no dia 29 de março de 1949, data do 4º Centenário da cidade de Salvador, mas a sua execução não foi total. “Durante muito tempo, a pista única dessa avenida que corresponde à segunda cinta concêntrica do esquema de Mário Leal Ferreira, será usada nos dois sentidos [...]” (SCHEINOWITZ, 1998, p.24). Em 08 de maio de 1961, sob a gestão municipal de Heitor Dias Pereira, o presidente da Superintendência de Urbanização de Salvador (SURCAP) prometeu finalizar as obras da avenida.

[...] Continuando, o presidente da SURCAP esclareceu que “ao primeiro obstáculo, isto é, frente a necessidade de se construir um viaduto na altura da rua Bento Gonçalves, a obra foi paralisada e assim se encontra há 12 anos. O plano imaginado pelo EPUCS previa a articulação desta avenida com a Vasco da Gama, de modo que o tráfego, alimentado por ambas, pudesse convergir, sem necessidade de qualquer parasitismo, ou a zona comercial da cidade baixa, através do túnel Américo Simas, ou à rodovia BR-28, se tal fosse o destino do usuário. Retomando os trabalhos, a SURCAP ultima o projeto dessa avenida, de maneira a poder marchar com segurança para a execução dos trabalhos”.

“Atacaremos a obra ainda este mês ou no começo de junho, construindo a segunda pista do trecho já iniciado e abriremos concorrência pública para a construção do viaduto da rua Bento Gonçalves, sem que o não poderá ter prosseguimento a avenida”, salientou o Sr. Virgildásio Sena, acrescentando: “vencida a primeira etapa, a SURCAP fará uma praça giratória do lado oposto das muralhas da Federação, seguindo então até a obra d’arte especial, ainda em estudo (a passagem sobre a Leovigildo Filgueiras). Daí, a avenida prosseguirá, inclusive com o aproveitamento de parte da terraplanagem executada no governo Osvaldo Gordilho, até as margens do dique, onde se articulará com a Vasco da Gama. Aos que conhecem ou estudam os problemas viários de Salvador, não se faz mister enfatizar a importância desta obra”.

[...]

A Avenida Centenário-Vasco da Gama será executada em duas pistas de sete metros cada uma, com um canal central a céu aberto, de margens ajardinadas, conforme explicação do Sr. Virgildásio Sena. (A TARDE, 1961, Caderno 1, p.02).

Entretanto, “somente em 1966 que se terminará a duplicação de 60% de seu percurso, na parte mais próxima da Barra. A viabilização total dessa cinta só será empreendida em 1967, com a construção de uma pista do outro lado do Dique” (SCHEINOWITZ, 1998, p.24).

Sob a gestão de Antônio Carlos Magalhães, as avenidas de vale foram retomadas de forma parcial e sem projetos adequados, com flagrante descompasso com as normas do EPUCS. Esta implementação não se deu simplesmente por causa da assunção, pelo governo municipal, da responsabilidade de gerir um crescimento urbano que buscasse o bem-estar do cidadão. “Em 1967, a população já é de 900.000 habitantes e marcha rapidamente para o milhão, que ela atinge em 1970. [...] Mas as perspectivas econômicas trazidas pelo petróleo e a explosão demográfica transformam Salvador em uma caldeira sob pressão.” (SCHEINOWITZ, 1998, p.09). Talvez a perspectiva do gestor baseasse-se no valor do solo urbano. As avenidas de vale proporcionariam o loteamento de novos lugares, gerando lucros a específicos grupos econômicos.

Ademais, na época, distintos lugares ocupados por população de baixa renda foram objeto de uma varredura estatal, por intermédio do instituto da desapropriação.

Aceleradamente as populações inseridas e incrustadas em áreas estratégicas, por sua localização na trama urbana, ocupada por grupos de baixa renda, foram desalojadas e transferidas para bairros distantes ‘vocacionados’ para receber os programas habitacionais de baixa renda, ou eufemisticamente ‘populares’, afastando as ‘classes perigosas’ da vizinhança imediata dos assentamentos de grupos de médias e altas rendas [...]. (ESPINHEIRA, SOARES, 2006, p.05).

Enfim, a propriedade do solo urbano ao redor destas avenidas assumiria um *quantum* venal alto, o processo de loteamento enriqueceria alguns e a população mais carente seria enviada para o subúrbio ferroviário e para o miolo do espaço urbano de Salvador, longe do centro da cidade, sem estrutura viária dotada de vias rápidas e ajardinadas, transporte público decente e infraestrutura básica.

Inclusive, o bom planejamento do bairro da Barra e a boa infraestrutura ali existentes foram os principais motivos que levaram à atração de moradores na década de 1980. O bairro da Barra também foi elogiado também pelo seu sistema viário que foi “muito bem projetado, com pistas que permitem aos moradores circularem pela sua parte interna sem precisar passar pela via principal. O local é de fácil acesso ao centro da cidade e à orla.” (TRIBUNA DA BAHIA, 1987, Caderno da Cidade, p.51).

Esta atração de moradores foi um dos fatores para a construção do Shopping Barra, que, para a realização da obra, apresentou contrapartidas à cidade, pois a “passarela da Centenário, como ocorreu com todas as obras de ampliação e redimensionamento do sistema viário da Avenida, foi financiada pelo consórcio de empresas que fez o Shopping Barra, cabendo à FAEC a sua construção e montagem.” (JORNAL DA BAHIA, 1987, Caderno 1, p.15).

A implantação de semáforos e de uma pequena ponte sobre o rio dos Seixos resolveria a travessia de pedestres, mas, talvez, o gestor municipal da época e os empreendedores do shopping possuíssem algum tipo de “consciência” no que tange aos riscos que seriam expostos aqueles consumidores/cidadãos e, de igual forma, sabiam que a instalação de um sistema semaforico atrapalharia o fluxo do tráfego.

A Avenida centenário simboliza a concreção parcial do plano de Mário Leal Ferreira, que previu a construção de *park-ways*, com trânsito rápido e dotado de qualidade para o usuário.

6.1 A NATUREZA DA VIA

Concebida para ser uma via rápida (hoje – arterial ou EPUCS – “primária” ou Semanda de 1935 - *parkway*), a Avenida Centenário, com o término das obras de duplicação, em 1967, assumiu a sua forma atual, sob a égide do Código Nacional de Trânsito de 1966 (Lei nº 5108, de 21 de setembro de 1966), que dispunha, no § 1º de seu art. 16, acerca das vias de trânsito rápida o seguinte: “aquela caracterizada por bloqueio que permita trânsito livre, sem intercessões e com acessos especiais.” (BRASIL); e do primeiro Código de Urbanismo de Salvador, a Lei nº 1855 de 05 de abril de 1966, que determinava a obrigatoriedade do passeio para os terrenos em logradouros públicos dotados de meio-fio. (BRITO, 2008, p.55).

A partir da obrigatoriedade da construção de passeios, em 1829, esta responsabilidade nunca deixou de existir na legislação soteropolitana, sendo reforçada e tomando novas diretrizes com as leis posteriores. Neste compasso é

válido epigrafar a Lei Municipal nº 3.377/1984⁶⁰, a qual dispõe sobre o ordenamento do uso e da ocupação do solo do município de Salvador.

Foi a partir da LOUOS (1984) que restou expressamente estabelecida a relação entre o tipo de via e a obrigatoriedade dos passeios, no sentido de estabelecer a largura destes e onde eles não deveriam existir. Consoante a LOUOS (1984), a Avenida Centenário é considerada uma via arterial I, e, conforme hermenêutica do conteúdo da Tabela VI, do item 5.2.1, do Anexo V, da LOUOS (1984), previu-se, ao longo das margens deste tipo de via, a construção de canteiro lateral e não de passeios.⁶¹

A Tabela VI, do Anexo V, da mencionada lei, apenas não dispôs acerca da largura mínima do passeio das vias Expressas e Arteriais – I, contudo, regulamentava sobre a largura mínima do canteiro lateral, que no caso da via Arterial – I deveria ser de, no mínimo, 10,7 m. Também se previu nas duas vias, ora analisadas, a obrigatoriedade de um canteiro central de no mínimo 16 m. Conforme o Anexo I (Glossário), da LOUOS, o canteiro central consiste:

Espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, com tráfego em sentidos opostos, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente. Em Vias Arteriais e Expressas a dimensão do Canteiro Central deverá permitir a implantação de sistema de Via Exclusiva, destinado ao transporte público de passageiros ou à ampliação futura. (SALVADOR, 1984, ANEXO I).

Percebe-se, claramente, que o canteiro central não possui a finalidade de ser um espaço de lazer, mas sim um espaço de segurança, separando os dois sentidos da via, bem como permitir a construção de via exclusiva de transporte público. Ainda vale discorrer sobre o cruzamento de pedestres neste tipo de via, que somente poderia ocorrer por intermédio de passarelas ou faixa zebraada.

A norma buscou proteger o pedestre quando o afastou do contato direto com os carros, permitindo somente esta relação no caso da inexistência de passarelas, quando se fazia necessário cruzar a via sobre a faixa zebraada.

⁶⁰ Convém salientar que o processo atinente às obras da Avenida Centenário ocorreu antes da vigência do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador de 2008 (PDDU/2008). Mesmo que fossem utilizadas as regras do PDDU/2008, as obras da “Nova Centenário” estariam em descompasso com a legislação municipal.

⁶¹ V. Quadro 17 do presente trabalho.

Quadro 17 – Regras para as categorias de vias em Salvador.

CARACTERÍSTICAS	UNIDADE	CATEGORIA DAS VIAS							
		VE	VA-I	VA-II	VC-I	VC-II	VL	VM	
Número mínimo de faixas	Unid.	2x2	2x2	2x2	2	2	-	2	
Largura mínima faixa de rolamento	m	3,75	3,60	3,50	3,50	3,50	-	3,50	
Largura mínima faixa de estacionamento	m	-	-	-	3,0	2,25	-	2,50	
Largura mínima canteiro central	m	16,0	16,0	-	-	-	-	-	
Largura mínima canteiro lateral	m	10,75	10,7	-	-	-	-	-	
Distância mínima entre acessos	m	800,0	500,0	-	-	-	-	-	
Faixa total de domínio	m	90,0	84,0	40/41,0	18,0	15,5	12,0	-	
Largura mínima do passeio	m	-	-	2,50	2,50	2,00	2,00	2,0	
Parada de ônibus	-	Não	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Tolerado	Permitido	
Cruzamento de pedestres	-	Passarela	Passarela ou Faixa Zebrada	Faixa Zebrada	Faixa Zebrada	Faixa Zebrada	Livre	Faixa Zebrada	
Controle de tráfego nas interseções	-	Total	Semáforos de placas de parada	Semáforos de placas de parada	Semáforos de placas de parada	Semáforos de placas de parada	Placas de parada	Semáforos de placas de parada	

Fonte: LOUOS (1984).

Nota: Esquematização da Tabela VI, do item 5.2.1, do Anexo V, da LOUOS (1984), realizada pelo autor.

A Avenida Centenário manteve-se por anos com o seu formato resultante dos estudos do EPUCS, com o Rio dos Seixos entre as duas faixas de rolamento de veículos e mantendo afastado o pedestre, que cruzava as faixas apenas quando necessário.

Em 2008, iniciaram as obras da intervenção urbanística na Avenida Centenário, a qual criou um parque entre as faixas de rolamento que compõem a Avenida em comento. Este fato se deu sob a vigência da Lei Federal nº 9503/1997, que é o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Importante notar que o atual CTB, no que tange à regulação do trânsito, avançou substancialmente, em relação ao Código Nacional de Trânsito revogado. Este, a partir do novo diploma, consiste na “utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 1997), de forma segura, pretendendo estabelecer um convívio harmônico entre os seus distintos atores.

O CTB dispõe que o uso das vias deve estar baseado na conduta defensiva, na abstenção de todo ato que constitua perigo ou obstáculo para o trânsito de outrem, bem como qualquer ação que gere danos aos bens públicos ou privados. Percebe-se um novo caráter do diploma legal, deixando de lado a simples regulação técnica do trânsito e valorando a vida.

A tutela do direito à vida no trânsito é importantíssima, porque só é possível falar em outros direitos se a vida estiver resguardada. Por isso, todos têm “o direito de exigir que respeitem sua vida. E só existe respeito quando a vida, além de ser mantida, pode ser vivida com dignidade.” (DALLARI, 2004, p.36). A dignidade da pessoa humana perpassa, inclusive, pelo planejamento de um tráfego seguro e por intervenções urbanísticas estatais que protejam a vida do pedestre.

Ademais, todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, de acordo com as suas respectivas atribuições, respondem de forma objetiva por qualquer dano causado ao indivíduo em virtude de omissões, ações ou equívocos na execução e manutenção de serviços e projetos que vislumbrem o exercício do direito do trânsito seguro. (BRASIL, Lei nº 9.503, 1997). É na busca pela efetivação desta vida digna

que se questiona acerca da instalação do espaço de lazer criado na Avenida Centenário. Talvez os equívocos cometidos estejam desde a concepção deste recente sítio público.

Uma via arterial, conforme o CTB, caracteriza-se pela existência de 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 e, na inexistência de uma norma local que defina o contrário, possuirá uma velocidade máxima de 60 km/h. (BRASIL, 1997).⁶²

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador (PDDU), Lei Municipal nº 7.400/2008, que regulamenta a velocidade das vias no município de Salvador, em seu Quadro 03, do Anexo 2, institui a velocidade máxima de 80 km/h, para uma via arterial I, salientando que apesar de tal disposição, a sinalização vertical da Avenida Centenário aponta 70km/h.

Trata-se de uma via que tem a função de prover a circulação do tráfego urbano; atender predominantemente o tráfego de passagem; compor a rede viária estrutural, juntamente com as vias expressas; e priorizar o fluxo contínuo no tráfego. (SALVADOR, Lei nº 7.400, 2008). Ou seja, é uma via que deve ser formatada para incitar o menor contato entre o pedestre e o veículo, viabilizando o fluxo rápido e diminuindo a possibilidade de acidentes.

Além de ser uma via rápida, outro ponto que merece destaque é a sinuosidade da Avenida Centenário, fator que eleva a possibilidade de riscos de acidentes e a conseqüente morte de usuários do equipamento urbano ali instalado.

Acidente de trânsito: **evento ocorrido na via pública, inclusive calçadas**, decorrente do trânsito de veículos e pessoas, que resulta em danos humanos e materiais. Compreende colisões entre veículos, **choques com objetos fixos**, capotamentos, tombamentos, **atropelamentos e queda de pedestres e ciclistas**. (IPEA, ANTP, 2003, p.13) (Grifos nossos).

O conceito destaca-se por incluir os fatos ocorridos exclusivamente com os pedestres e sem a necessidade de tal evento acontecer na via carroçável. Trata-se de uma conceituação ampla, que açambarca questões diretamente ligadas à

⁶² O Código de Trânsito Brasileiro estabelece as normas gerais de trânsito, devendo os Estados e os Municípios seguirem o que nele está disposto. No caso da velocidade das vias, o art. 61 do CTB dispõe explicitamente sobre a sua aplicabilidade subsidiária, no caso de existirem regulamentação local.

acessibilidade pedonal. Ultrapassa o mezinho conceito que relaciona o episódio a uma colisão entre um veículo e qualquer outro ator do trânsito.

Consoante a lição de Gilmar Cardoso (2006, p.23-24), são quatro os fatores causais de acidentes de trânsito: fatores humanos; fatores viário-ambientais; fatores veiculares; e fator institucional/social. Ressalta ainda o autor que a análise clássica para a atribuição das causas de um acidente apenas levavam em conta os três primeiros fatores elencados.

“Em relação aos três fatores normalmente considerados, observa-se a atribuição ao fator humano, com percentuais acima de 90% em estudos realizados sem o devido rigor científico, que buscam uma causa isolada para os acidentes, o que já se comentou ser uma maneira errônea de avaliação.” (CARDOSO, 2006, p.25). No instante em que a análise interage os fatores anteriormente carreados, a porcentagem relativa do fator humano minora, demonstrando que este está intimamente ligado aos fatores viário-ambientais; veiculares; e institucional/social.

O exame demonstra a responsabilidade estatal na composição do espaço urbano. Isto ocorre porque fator viário-ambiental, através de sua geometria, sinalização, equipamentos de proteção, condições do asfalto, etc., influencia nas atitudes do condutor, podendo induzi-los a erros e cometimento de equívocos. Ora, a responsabilidade pela implementação do sistema viário é do Estado, sendo este responsável pela forma, manutenção e segurança das vias. Este encargo está intimamente ligado ao fator institucional/social, que possui como objeto a regulação e a fiscalização. GOLD *apud* CARDOSO qualifica este fator com algumas situações, dentre elas as “lacunas deixadas pela sinalização do trânsito, mesmo em situações nas quais segue o que determina o código de trânsito e a ausência de fiscalização de tal forma que os condutores tenham certeza de que não serão surpreendidos se não respeitarem as normas de trânsito.” (2006, p.24).

A sensação de impunidade, as brechas na legislação, a falta de educação para o trânsito, a criação de espaços públicos incompatíveis com o sítio, a péssima manutenção das vias, a infraestrutura viária inadequada, todos estes vetores criam um trânsito perigoso, situação potencializada quando se trata de pessoas com deficiências, mais vulneráveis às adversidades de um ambiente não acessível.

6.2 A NOVA CENTENÁRIO

Em janeiro do ano de 2008, a Prefeitura Municipal de Salvador anunciou um pacote de obras que vislumbrava resolver problemas de drenagem na capital baiana. Dentre as ações assumidas pelo gestor municipal, encontrava-se a reforma da Avenida Centenário.

Os investimentos serão executados com recursos do Ministério da Integração Nacional, repassados pela Caixa Econômica Federal, e contrapartida da Prefeitura. "As obras de macrodrenagem vão solucionar problemas de alagamentos crônicos e históricos", comentou João Henrique, referindo-se às intervenções programadas para a Avenida Centenário e via marginal da Avenida Antonio Carlos Magalhães.

[...]

A macrodrenagem na Bacia do Chame-Chame visa eliminar os constantes alagamentos da Avenida Centenário e nas ruas próximas, como Ayrosa Galvão e Miguel Bournier. As obras envolvem o redimensionamento do canal numa extensão de 100 metros e do sistema usado para lançar os efluentes até a Estação Elevatória da Embasa. A estrutura de lançamento será substituída por outra de maior diâmetro, em um trecho correspondente a 217 metros, entre o canal e a unidade da empresa de saneamento, localizada na Avenida Oceânica, nas proximidades do Cristo da Barra.

A substituição do sistema de lançamento usará método de montagem subterrânea não destrutivo, segundo a Superintendência de Urbanização da Capital (Surcap), órgão responsável pela realização da obra. O serviço será executado em um prazo de seis meses e representa um investimento de R\$ 6,1 milhões, sendo R\$ 5,545 milhões oriundos de recursos do Ministério de Integração e contrapartida de R\$ 555 mil da Prefeitura. A segunda etapa do projeto prevê a continuidade dos serviços no canal e, ainda, a realização de obras de reurbanização na área da Bacia do Chame-Chame. (SALVADOR, 2008).

Em 21 de setembro de 2008, a Administração Municipal entregou à população o parque no canteiro central da Avenida Centenário.⁶³

O valor total da obra foi R\$ 28,5 milhões, com recursos provenientes do Ministério da Integração Nacional. Os serviços de macrodrenagem incluíram 220 metros de túnel linear (em metal sanfonado) com diâmetro de 2,8 m, 550 m de canal em estaca-prancha com cobertura, recuperação e cobertura de 970 m do canal existente. Na urbanização, foram entregues 1.990 m de pista para caminhadas e corridas, 1.440 m de ciclovia, 6 mil m² de passeios, 30 mil m² de ajardinamento, 1,52 mil metros de iluminação, três quiosques, uma praça e um parque infantil. Além da arborização e sinalização horizontal. (SALVADOR, 2009).

⁶³ Cf. MPBA, "Nome do logradouro: Avenida Centenário. Código do Logradouro: 00409. Logradouro (limite inicial): Avenida Vasco da gama (próximo ao Posto S. Jorge). Coordenadas iniciais: X-553.450,980; Y-8.564.118,520. Logradouro (limite final): Rua Miguel Burnier. Coordenadas finais: X-551.658,900; Y-8.561.913,800. Extensão: 3.354,43m. Extensão do canal aberto: 1.581,17m (antes da obra). Extensão recoberta: 35m (antes da obra). Extensão a céu aberto: 1.546,17m. Hierarquia viária: Via Arterial I e Via Arterial II. Área total do projeto: 34.538 m². Área verde projetada: 16.587m². Área ocupada com equipamentos: 17.772 m². Área impermeabilizada com o projeto: 52%." (2006, p138).

As obras anunciadas em janeiro de 2008 ocorreram exatamente no último ano do primeiro mandato do prefeito João Henrique. Ao contrário do que ordinariamente acontece em obras públicas, esta não foi vítima de atraso e teve a sua inauguração na segunda quinzena do mês de setembro, próximo às eleições municipais. As discussões sobre a viabilidade da obra e o dano ambiental por ela causado foram estrategicamente silenciadas. Ou seja, sob argumentos tergiversantes, a gestão “vendia” um novo espaço público para Salvador: “com nova pavimentação e passeios, iluminação moderna e eficiente, jardins, ciclovia, pista de cooper, quiosques e equipamentos para ginástica e parque infantil.” (SALVADOR, 2012).

Figura 31- Placa da Nova Centenário.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.

A Administração ocultou o impacto ambiental da obra e os riscos de utilização do equipamento. Conforme explicitado no item anterior, a Av. Centenário é uma via arterial, que deve manter a segregação entre pedestres e automóveis. No instante em que a prefeitura implanta um “parque” de uso intenso, no canteiro central, ela estimula o conflito entre estes dois atores do tráfego urbano.

É neste molde que se encaixa a Avenida Centenário, um local de risco para os cidadãos, que, para usufruírem do parque, precisam utilizar os semáforos, os quais são muitas vezes desrespeitados pelos condutores. Ademais, a população, sem educação para o trânsito, muitas vezes, deixa de utilizar a passarela e cruzam as faixas de rolamento em qualquer ponto da via.

Ainda é válido ressaltar que as pessoas, sem notar, utilizam as ciclovias e a pistas de corrida, ao lado dos carros, podendo, a qualquer momento, serem vítimas de um atropelamento. “Ao compreender que um local possui características que o tornam mais vulnerável à ocorrência de acidentes, os usuários das vias tomam decisões que tendem a abrandar o risco a que estão expostos.” (CARDOSO, 2006, p.26). Apesar de a percepção do risco ser essencial para a sedimentação de um

comportamento mais seguro pelos usuários das vias, o Estado omite tais informações, colocando em risco o cidadão.

A gestão municipal também não levou em conta os questionamentos do Ministério Público do Estado da Bahia (MPBA) e do Ministério Público Federal (MPF) que, baseados no parecer emitido por um grupo de professores da Universidade Federal da Bahia (UFBA), da Universidade do Estado da Bahia (UNEB) e da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e em outras informações, ajuizou ação civil pública⁶⁴ com o intuito de sobrestar a obra.

De acordo com o documento, que se encontra anexo à petição inicial da ação ajuizada pelo MPF e pelo MPBA, “a cobertura do canal não tem qualquer justificativa do ponto de vista hidráulico”; “o projeto de urbanização ou re-urbanização proposto mostra-se inadequado para a Avenida Centenário, constituindo uma alteração significativa de uso, incompatível do ponto de vista técnico e legal com uma via arterial”. (MPBA, 2006, f.137-139).

O parecer afirma que “o tráfego intenso de veículos, sobretudo, nos horários de pico, hoje, já geram uma poluição do ar e sonora incompatível com as atividades previstas, agravando uma questão de saúde pública, visto que o canteiro central se encontra comprometido pela função inerente a uma Via Arterial I, cuja velocidade pode chegar a 70Km/h”; e que “alocar equipamentos no canteiro central da Av. Centenário apenas reforça uma valorização das edificações de classe média e alta, no entorno, já bastante valorizadas, enquanto os moradores do Calabar e da Roça da Sabina (crianças e idosos, inclusive) terão de atravessar as pistas para utilizarem os espaços ‘reurbanizados’.” (MPBA, 2006, f.140).

A Empresa Baiana de Águas e Saneamento (EMBASA), em sua manifestação no inquérito civil deflagrado pelo MPBA, afirmou que o rio dos Seixos encontrava-se em processo avançado de despoluição (MPBA, 2006, f.161). Também é válido mencionar as informações prestadas pelo Instituto de Gestão de Águas da Bahia (INGÁ), que enquadrou o córrego na Classe 2, em conformidade à resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) nº 357/2005 (MPBA, 2006, f.157).

Art. 4º As águas doces são classificadas em:
[...] III - classe 2: águas que podem ser destinadas:

⁶⁴ Processo judicial nº 2008.33.00.012915-0.

- a) ao abastecimento para consumo humano, após tratamento convencional;
- b) a proteção das comunidades aquáticas;
- c) a recreação de contato primário, tais como natação, esqui aquático e mergulho, conforme Resolução CONAMA no 274, de 2000;
- d) a irrigação de hortaliças, plantas frutíferas e de parques, jardins, campos de esporte e lazer, com os quais o público possa vir a ter contato direto; e
- e) a aqüicultura e a atividade de pesca. (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 2005).

Depreende-se de todo o exposto que a gestão municipal, em prol de um desiderato com fim público duvidoso, entregou à população soteropolitana um espaço que causou danos ambientais; que desrespeitou leis dos três entes federativos; que coloca a população em risco; e que, ao contrário do que é mostrado, não efetivou o direito à cidade das pessoas com deficiência, como será demonstrado no próximo item.

6.2.1 A Acessibilidade na “Nova Centenário”

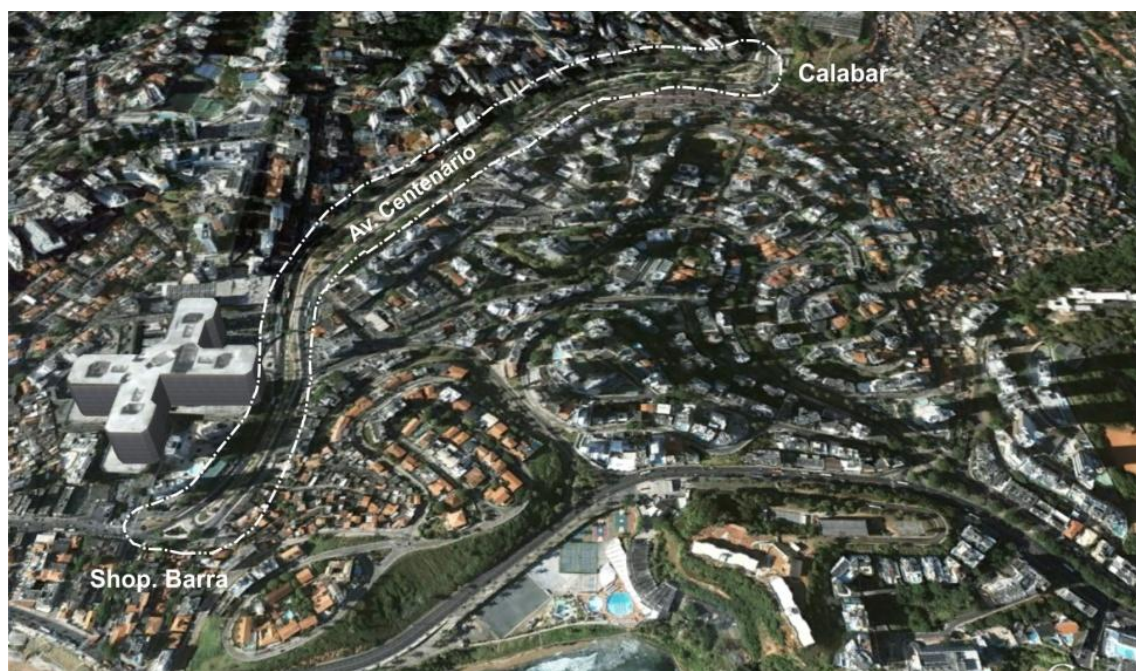
O presente trabalho analisará a acessibilidade do trecho da obra da “Nova Centenário”, compreendido entre a entrada do Calabar (Rua Nova do Calabar) / Rua Manoel Espinheira e a Rua Miguel Burnier. Trata-se do local onde foi construído o parque sobre o canteiro central da Avenida Centenário.

Figura 32- Mapa de localização da Centenário.



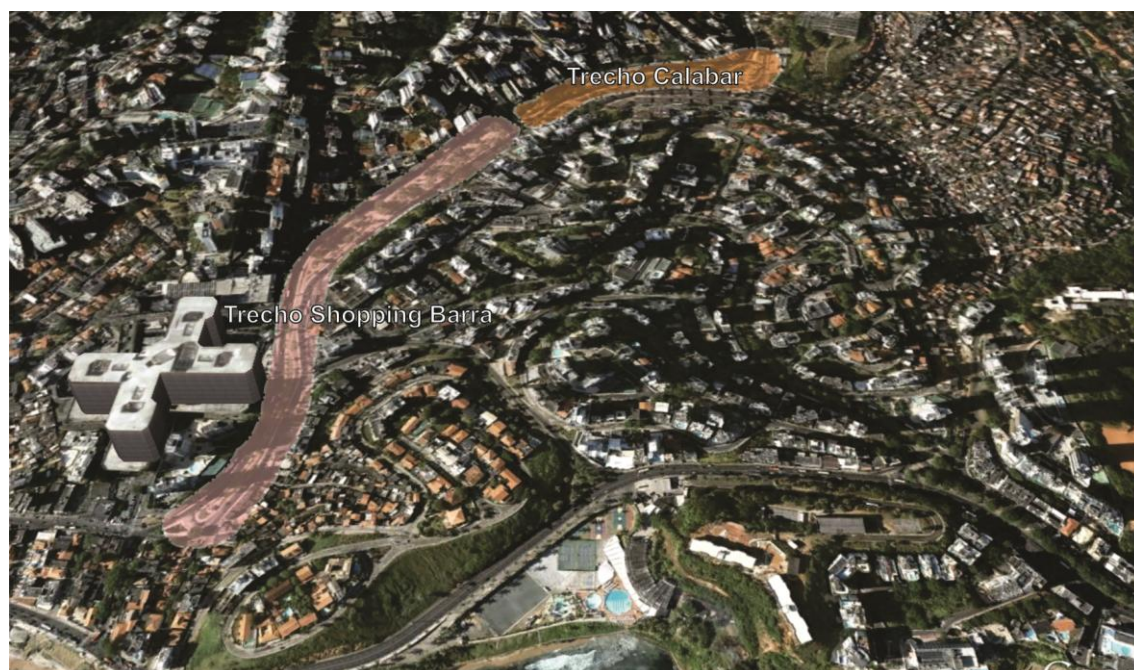
Fonte: *Google maps*, jan./2012 (com alteração pelo autor).

Figura 33- Mapa de delimitação do objeto de estudo.



Fonte: Google maps, jan./2012 (com alteração pelo autor).

Figura 34– Divisão do objeto de estudo em dois trechos: Shopping Barra e Calabar.



Fonte: Google maps, jan./2012 (com alteração pelo autor).

Com base nas disposições contidas na NBR nº 9050/2004 e na legislação municipal serão tecidas considerações sobre o direito à circulação do cidadão com deficiência. Trata-se não somente de temas sobre acessibilidade, como também algumas questões ligadas ao trânsito.

Mais uma vez, faz-se necessário reforçar que não deveria existir um parque no canteiro central de uma via arterial I, consoante aos argumentos mencionados supra.

Inicialmente foram analisadas as calçadas do novo parque, chegando à seguinte conclusão.

No que concerne ao passeio lindeiro às faixas de rolamento de veículos, este possui, em regra, 1,50m de largura, havendo trechos com largura inferior. Contudo, ainda que a largura seja igual ou superior a 1,50m, em vários pontos, foi instalado mobiliário urbano sobre a calçada, tais como postes, placas e semáforos, dividindo-a em dois espaços com largura inferior a 1,20m, que é o mínimo obrigatório.

Figura 35- Passeio 1.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 17 do Apêndice B.

Figura 36- Passeio 2.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 12 do Apêndice B.

Com relação aos pisos instalados no parque, aferiu-se o seguinte.

Os pisos não possuem superfície regular, pois foram mal executados, há trechos nos quais as raízes das árvores forçam a quebra do pavimento, gerando ondulações nas calçadas.

Também pela má execução do piso e por causa das raízes das árvores, há pontos de desníveis superiores a 5mm.

Figura 37- Passeio 3.



Nota: Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 04 do Apêndice B.

Figura 38- Passeio 4.



Nota: Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 04 do Apêndice A.

Figura 39- Passeio 5.



Nota: Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 01 do Apêndice A.

No que tange às rampas, é possível evidenciar as características que se seguem.

Figura 40- Rampa 1.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 18 do Apêndice B.

Elas foram confeccionadas em concreto pré-moldado assentado sobre o terreno. Há locais onde elas são mal assentadas, a sua largura é de 1,15m e as abas possuem inclinação de quase 90°, características em descompasso com a norma.

No que tange à área destinada para a manobra, a fim de que os cadeirantes acessem a calçada, existem locais com espaço superior a 80cm e outros com largura muito aquém. Também há hipóteses de instalação de mobiliário em frente à rampa, subtraindo o espaço de manobra.

Figura 41- Rampa 2.



Nota: Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 08 do Apêndice B.

Há rampas instaladas fora das faixas zebradas, o que fere a LOUOS, ainda que sejam permitidas pela NBR nº 9050/2004. Há casos de instalação de rampas apenas de um lado da via e exemplos de rebaixamento onde as rampas não estão alinhadas.

Figura 42- Rampa 3.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 02 do Apêndice B.

Figura 43- Rampa 4.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 03 do Apêndice B.

Figura 44- Rampa 5.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 12 do Apêndice A.

Figura 45- Rampa 6.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 11 do Apêndice A.

Sobre a instalação de dispositivos de acionamento ou comando acessíveis foi possível observar o seguinte.

Figura 46- Altura da botoeira do semáforo.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 07 do Apêndice A.

As botoeiras dos semáforos foram instaladas a uma altura variando entre 1,27 e 1,30m, em descompasso com o normatizado, que é de no máximo 1,20m.

Outrossim, não há botão instalado para fora do equipamento, permitindo que uma pessoa com mobilidade reduzida nas mãos possa acioná-lo por pressão.

Figura 47- Botão de acionamento do semáforo.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 08 do Apêndice A.

Quanto aos parques infantis, epigrafa-se os seguintes entendimentos.

O primeiro ponto a ser evidenciado é a diferença entre a qualidade do espaço destinado às crianças no trecho Calabar e no trecho Shopping Barra.

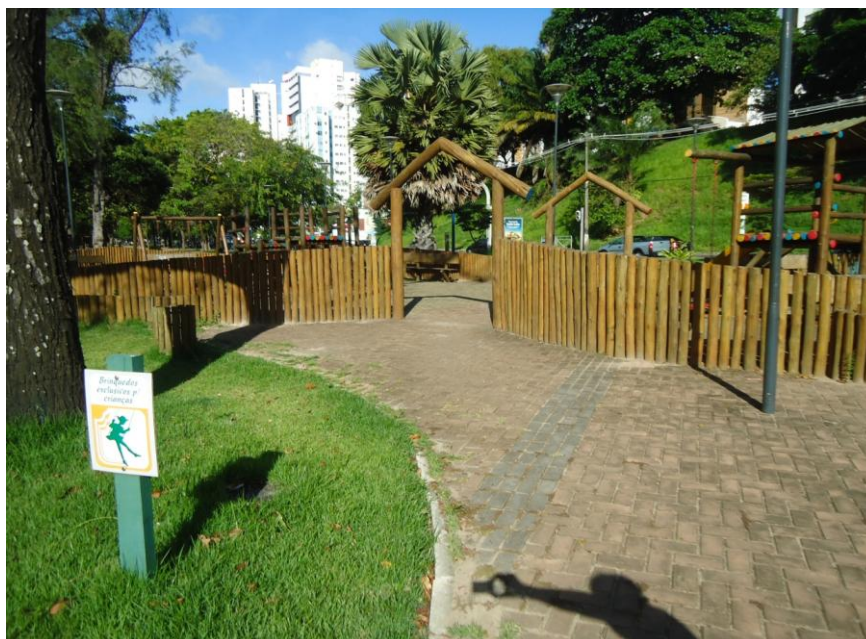
Figura 48- Parque infantil do trecho Calabar 1.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 15 do Apêndice B.

No último é perceptível uma qualidade superior, com um número maior de brinquedos e uma melhor manutenção dos equipamentos. A acessibilidade no primeiro trecho citado é pior do que no segundo, pois naquele faz-se necessário ultrapassar um caminho formado por pedras aplicadas sobre a grama.

Figura 49- Parque infantil do trecho Shopping Barra 1.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 05 do Apêndice A.

Em ambos os trechos não foram instalados brinquedos adaptados, demonstrando, mais uma vez o descaso com a criança deficiente.

Figura 50- Parque infantil do trecho Calabar 2.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 21 do Apêndice B.

Figura 51- Parque infantil do trecho Shopping Barra 2



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 06 do Apêndice A.

Em relação aos equipamentos esportivos, é possível apresentar os resultados infra.

Em ambos os trechos foram instalados equipamentos de baixa qualidade e encontram-se sem a devida manutenção, não havendo maiores discrepâncias entre as duas áreas.

Figura 52 Equipamentos Esportivos do trecho Calabar.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 19 do Apêndice B.

Também não há equipamentos acessíveis para pessoas com deficiência. No trecho Shopping Barra, a acessibilidade para o cadeirante restou prejudicada, pois o acesso para a área de exercícios físicos é feita apenas por um trecho de pedras aplicadas sobre a grama.

No caso do trecho Calabar é possível acessar os equipamentos. Quanto às pistas de *cooper* e de ciclismo, instaladas apenas no trecho Shopping Barra, a análise será feita no decorrer deste texto.

Figura 53- Equipamentos esportivos do trecho Shopping Barra.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 13 do Apêndice A.

Referente à sinalização é importante tecer os seguintes comentários.

As regras atinentes à sinalização foram todas descumpridas. Não há pisos táteis em todo o perímetro do parque, bem como em seu entorno. Inexiste sinalização em Braille. Os totens de sinalização foram instalados pelo parque sem uma determinação lógica.

Quanto ao conteúdo das placas de localização, elas não seguem as especificações da NBR nº 9050/2004. Em algumas hipóteses são colocadas três cores na placa de sinalização, em descompasso com as regras que versam sobre o contraste. De igual forma as letras inseridas estão em itálico e com serifas.

Nas placas de localização o equívoco é exacerbado, há sobreposições de várias cores, em total dissonância com a regra do contraste. Há um grande número de informações em um pequeno espaço, obrigando a utilização de letras e números de difícil legibilidade. Também há erros atinentes ao tipo de letra, além delas estarem em itálico e com serifas.

Figura 54- Totem de localização.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 20 do Apêndice B.

Figura 55- Totem de sinalização.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 07 do Apêndice B.

Apenas em alguns casos há placas que seguem a regra do contraste, mas mantêm o erro atinente às letras e ao tipo de desenho inserido, com riqueza de detalhes.

Em momento algum houve a preocupação com o deficiente visual e auditivo. Sobre este tema, sábias são as palavras de Enrique Saiz Martin.

Os elementos da comunicação sensorial estão desenhados para facilitar o deslocamento das pessoas com deficiência visual e auditiva, não obstante se tenha comprovado que a colocação em prática da mesma é de grande utilidade para todas as pessoas. O objeto principal desta é complementar a deficiência sensorial mediante a estimulação do resto dos sentidos e está dirigida especialmente a orientar, localizar e alertar, com o ouvido, o tato e o olho. (*apud* COHEN, DUARTE, BRASILEIRO, 2009, p.240).

No que concerne às paradas de ônibus, é claro o total desrespeito com a norma. Há pontos no entorno do parque que não possuem baia para que os ônibus possam parar. A instalação da proteção (proteção de sol, chuva, etc.) para o usuário impede o acesso e a circulação do cadeirante, uma vez que a calçada possui largura estreita, também não há piso tátil nas paradas de ônibus, dificultando o acesso ao transporte público pelo deficiente visual.

No que tange ao trecho Calabar, foram obtidas as seguintes conclusões.

Há um caminho interno que, em alguns momentos, margeia a calçada lindeira à pista da avenida e que em outros adentra para o parque, talvez vislumbrando proporcionar um maior contato com a vegetação, afastando o usuário dos automóveis. Sucede que, apesar da largura estar em conformidade com a NBR nº 9050/2004, há locais com dupla inclinação (longitudinal e transversal) que gera um grande desconforto para o cadeirante⁶⁵. Na presente hipótese estamos questionando apenas o conforto do usuário, que é um dos fatores de importância para o efetivo uso de qualquer equipamento urbano.

De igual forma, não se pode olvidar que, em certos pontos, por causa da dupla inclinação mencionada e da altura entre o caminho ora analisado e o centro do parque, há trechos de extremo perigo para um cadeirante, o qual pode ser facilmente vítima de um acidente.

Figura 56- Trecho Calabar 1.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 16 do Apêndice B.

Figura 57 Trecho Calabar 2.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 11 do Apêndice B.

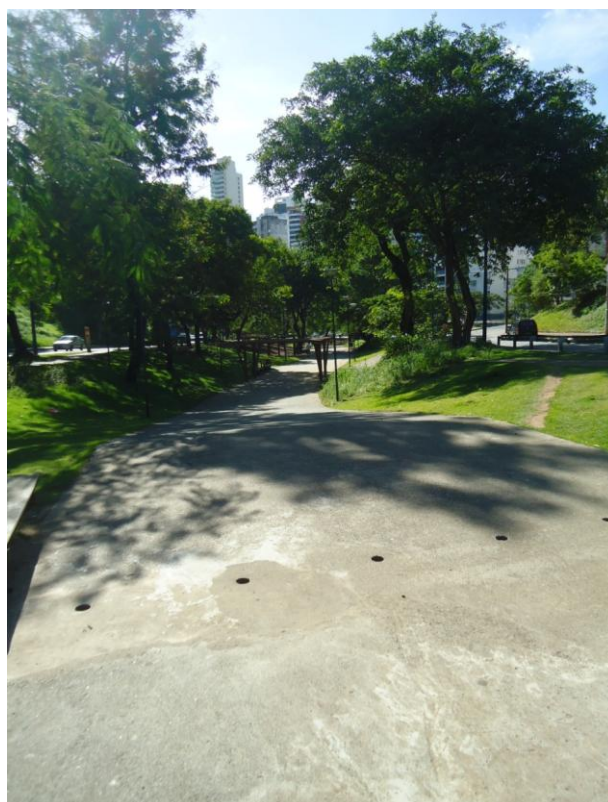
⁶⁵ Neste caso não foi possível afirmar se as inclinações estão em desconformidade com a norma, pois a pesquisa não dispôs de aparato técnico para afirmar a angulação dos trechos.

Figura 58 Trecho Calabar 3.



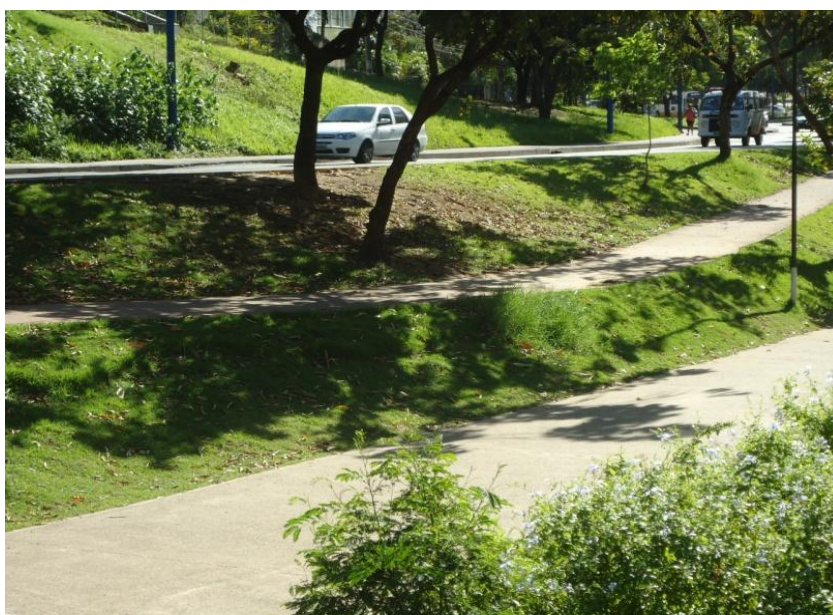
Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 09 do Apêndice B.

Figura 59 Trecho Calabar 4.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 13 do Apêndice B.

Figura 60 Trecho Calabar 5.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 06 do Apêndice B.

Ainda sobre o trecho Calabar, é importante ventilar que a intervenção urbanística não transpareceu qualquer preocupação com o usuário. Além do caminho mencionado, apenas instalaram um largo piso sobre o leito do Rio dos Seixos.

Trata-se de rota sem atrativo para o cidadão e, em certos horários, há uma nítida sensação de insegurança.

Figura 61 Trecho Calabar 6.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 10 do Apêndice B.

Figura 62 Trecho Calabar 7.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 05 do Apêndice B.

Figura 63- Trecho Calabar 8.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 14 do Apêndice B.

Figura64- Trecho Calabar 9.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 01 do Apêndice B.

No que concerne aos cidadãos com deficiência, é importante ventilar que o usuário de cadeira de rodas só pode acessar o centro do parque (caminho sobre o Rio dos Seixos) pelas extremidades, pois as entradas laterais são feitas por escadas ou caminhos de pedra aplicados sobre a grama.

O que se percebe no trecho Calabar é que a intervenção urbanística baseou-se apenas na colocação de escassos equipamentos, sem qualquer conexão com a realidade. Viu-se apenas o tamponamento do rio e a disponibilização para o cidadão de caminhos e equipamentos sem diálogo, uma vez que não se comunicam e não estabelecem um todo, demonstrando uma ausência conceitual.

Sobre o trecho Shopping Barra faz-se necessário evidenciar as seguintes conclusões.

No que tange à pessoa com deficiência, é evidente que não houve qualquer preocupação com este usuário. Apesar de possuir uma maior quantidade de entradas laterais para o interior do parque, estas foram instaladas apenas para compor o ambiente e, pela inexistência de declividade, não se tornaram um empecilho para as pessoas com deficiência.

Figura 65- Trecho Shopping Barra 1.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 10 do Apêndice A.

Todavia, para acessar os equipamentos do parque, em certos casos, o cidadão cadeirante vê-se cerceado de utilizar o mobiliário por falta de acessibilidade, uma vez que são utilizados caminhos de pedra aplicada sobre a grama e há casos que o equipamento apenas pode ser acessado por escadas.

Figura 66- Trecho Shopping Barra 2.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 14 do Apêndice A.

Ao contrário do que ocorreu no trecho Calabar, no trecho Shopping Barra houve uma grande preocupação com a colocação de equipamentos. Contudo não houve planejamento no que tange à instalação destes. Não há diálogo entre o mobiliário instalado, há quiosques no meio do parque que não demonstram razão para estarem naquele local.

Foram construídas uma pista de *cooper* e uma pista de ciclismo, que, em certos pontos, configura perigo de acidente para o usuário. Tanto a pista de *cooper* quanto a pista de ciclismo não estão preparadas para receber o atleta com deficiência e possuem um caráter meramente decorativo.

Figura 67- Trecho Shopping Barra 3.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 09 do Apêndice A.

Sobre as pistas instaladas é interessante a análise, já mencionada no presente trabalho, realizada por eminentes professores universitários.

Observe-se, também, que foram criados dois percursos cicláveis não ficando evidenciados o porquê da descontinuidade existente no projeto, ou mesmo qual o plano ciclo viário que se obedeceu ou que se buscará. Na falta dessa informação não resta mais que concluir, ainda que preliminarmente, que a ciclovía proposta ora unidirecional, ora bidirecional tem o caráter meramente recreativo. Tão pouco há considerações pela significativa quantidade de usos propostos no canteiro central da Avenida centenário, quanto às condições de interatividade, ou seja, a aptidão de um espaço para dar resposta à evolução do seu processo de utilização. (MPBA, 2006, f.139)

A preocupação com a exagerada instalação de equipamentos demonstra outro traço da realidade baiana. Neste caso não se refere à segregação das pessoas com deficiência, mas à segregação sócio-espacial, de caráter eminentemente econômico. O uso dos materiais, a maior preocupação com os detalhes, ou seja, o projeto, ainda que equivocado, despendeu maior atenção à área do Shopping Barra.

Figura 68- Trecho Shopping Barra 4.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 03 do Apêndice A.

Figura 69- Trecho Shopping Barra 5.



Nota: Fotografia do autor, nov./2011.
Localização 02 do Apêndice A.

Diante da análise supra, é possível afirmar que a Nova Centenário é mais um espaço público que não foi criado para receber todas as pessoas. Não houve estudos relativos à acessibilidade. Se houve, em alguns itens, acertos, foi por mera sorte do projeto e não por ter sido pensada a acessibilidade no parque.

6.2.1.1 Outras anotações sobre a Nova Centenário

A verdade da Nova Centenário insere-se na luta do prefeito João Henrique Carneiro para manter-se na administração municipal, utilizando-se, para tal, do poder político e econômico para vencer as eleições de 2008, vejamos.

Em 2007, com a péssima avaliação de seu primeiro mandato, João Henrique, almejando a sua reeleição, deixou o Partido Democrático Trabalhista (PDT) e filiou-se ao Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB). Pretendeu, com tal atitude, obter o prestígio e o apoio do então Ministro da Integração Nacional, Geddel Vieira Lima, e aliar a sua imagem à do presidente Lula, uma vez que o PMDB fazia parte a base aliada no Planalto.

Com recursos oriundos do Ministério da Intergração Nacional, Salvador foi objeto de várias obras, iniciou-se ali a operação política de reeleição do então prefeito da cidade. Aliado a este fato, o PMDB uniu-se ao PDT e a outros partidos

menores, obtendo o maior tempo no Horário Gratuito de Propaganda Eleitoral (HGPE).

João Henrique não apresentou em seu Horário Gratuito de Propaganda Eleitoral (HGPE) uma plataforma de governo consistente no que pertine às soluções para os problemas da capital baiana; focou no poder sedutor que as imagens constróem no imaginário dos eleitores, apelou à continuidade. A equipe de marketing do candidato à reeleição soube o limite entre uma propaganda eleitoral com apresentação de propostas inconsistentes e a promoção pessoal da imagem do incumbente. Desta forma, conseguiu driblar o entendimento do TSE acerca dos limites que devem existir numa propaganda eleitoral.

Entende-se como ato de propaganda eleitoral aquele que leva ao conhecimento geral, ainda que de forma dissimulada, a candidatura, mesmo que apenas postulada, a ação política que se pretende desenvolver ou razões que induzam a concluir que o beneficiário é o mais apto ao exercício da função pública. Sem tais características, poderá haver mera promoção pessoal, apta, em determinadas circunstância a configurar abuso de poder econômico, mas não propaganda eleitoral. (TSE *apud* CHAMON, 2009, p.128).

Ainda que vários fatores incidam na corrida eleitoral, foi de grande importância a vinculação de João Henrique às obras por ele concluídas entre os anos de 2007 e 2008, principalmente nos bairros mais populares. As pontuais medidas de “urbanização ou reurbanização” não compunham ações contidas no planejamento urbano de Salvador, formalmente positivado.

No que tange às pessoas com deficiência, a disputa eleitoral caracterizou-se pela apresentação de programas que demonstravam a falta de conhecimento das necessidades destes cidadãos. Quando questionados sobre o tema, os prefeituráveis que foram para o 2º turno das eleições municipais de 2008, Walter Pinheiro (PT) e João Henrique (PMDB), apresentaram respostas genéricas, demonstrando desconhecimento técnico sobre o tema e a inexistência de proposta de política pública de inclusão para estes eleitores. O prefeito João Henrique apenas epigrafou as ações de sua primeira gestão.

(A Tarde) O que fará para que os deficientes possam transitar na cidade?

(João Henrique) Já estamos fazendo. Estamos implantando o programa de acessibilidade nos ônibus, além da nova unidade de gratuidade da pessoa com deficiência. As novas obras, como na Av.

Centenário, já contemplam as pessoas com deficiência. Claro que ajustar uma cidade em que nunca houve preocupação em adequá-la às necessidades da sociedade moderna não é tarefa fácil. Mas nosso compromisso é buscar todas as providências para facilitar a acessibilidade.

(A Tarde) O decreto federal da acessibilidade (5.296/04) será cumprido dentro do prazo?

(João Henrique) Na verdade, a administração municipal vem cumprindo o decreto federal que trata da questão da acessibilidade para as pessoas portadoras de deficiência. A prefeitura já implantou o atendimento preferencial e diferenciado, os novos equipamentos instalados na cidade já estão dotados dos instrumentos para facilitar o acesso das pessoas. Baixamos decreto que garante o passe livre para todas as pessoas com deficiência (A TARDE, 2008).

Negando o que foi afirmado pelo candidato, na mesma notícia foi veiculado o depoimento de um cidadão com deficiência.

Apesar de tentar demonstrar uma certa intimidade com o tema da acessibilidade para as pessoas com dificuldade de locomoção, o candidato reserva-se a ações episódicas, a algumas realizações feitas na sua gestão que consideraram essa temática. O candidato não soube responder se a cidade de Salvador tem um programa de acessibilidade – isso porque de fato não tem. Esqueceu-se de dizer que a CPA (Comissão Permanente de Acessibilidade) não saiu do papel na sua administração. (A TARDE, 2008).

É elucidativo o testemunho acima. Seguidamente, as gestões soteropolitanas oferecem à cidade fantasiosas ações pontuais relativas à acessibilidade. As obras municipais, no que tange à acessibilidade, em regra, são dotadas de qualidade rasteira, em total descompasso com as normas técnicas. É isso que se depreende das notícias veiculadas nos meios de comunicação local. “O maior problema está nas calçadas da cidade. Esburacadas ou cheias de obstáculos como vendedores ambulantes, postes, telefones públicos e lixeiras, esses locais que deveriam oferecer segurança aos pedestres em geral, sobretudo os deficientes, se mostram obstáculos quase intransponíveis.” (ATARDE, 2008).

A “Nova Avenida Centenário”, apesar de inocular no cidadão soteropolitano a imagem de um ambiente acessível, não outorga ao cidadão com deficiência o direito de manter-se presente naquele espaço, conforme foi demonstrado no presente capítulo.

O que se percebe na Capital da Bahia é um reflexo da construção de uma democracia sem efetiva participação popular, sem uma verdadeira ruptura de regimes e que se sedimentou no histórico desrespeito com as questões coletivas.

Nas palavras de Marcelo Baquero, o Brasil passa por um processo de desconsolidação democrática.

Típico desse processo seria o uso privado das instituições públicas, que a versão da democracia contemporânea tem possibilitado, em que os poderes e interesses econômicos utilizam os poderes políticos e as instituições democráticas para continuar a exercer, com legitimidade e eficácia, sua dominação e seu regime de enriquecimento. (2001, p.101).

Apesar das instituições funcionarem sob a égide da democracia, a prática demonstra que o executivo e o parlamento, nas três esferas de governo, representam, dentro de seu poder, interesses privados, com atitudes antidemocráticas.

O poder econômico, atento à luta pela manutenção e aumento do poder político, estabelece relações com os representantes “democraticamente” eleitos. Isto ocorre porque, atualmente, a ideia de democracia tem sido resumida à capacidade de vencer as eleições. É sob esta perspectiva, da “democracia da urna” que os agentes empresariais atuam.

Além de apontar candidatos a cargos eletivos e contribuir para campanhas eleitorais, os empresários também sugerem ou vetam nomes para cargos de indicação em ministérios, secretarias, fundações, autarquias, empresas estatais, instituições públicas de financiamento da produção (por exemplo, Banco do Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social etc.), agências reguladoras etc. (MANCUSO, 2007, p.141).

Ainda conforme Mancuso, quando o ciclo decisório abrange o Legislativo, a ingerência do empresariado ocorre na formulação das proposições analisadas pelo parlamento; na discussão das proposições nas comissões, no plenário; quando da votação das proposições discutidas e, dependendo do tipo de proposição, no pronunciamento do Executivo, no instante da ratificação ou veto da proposta aprovada. (2007, p.141-142).

No Executivo, além da intromissão na escolha dos nomes para os cargos de indicação, ela também ocorre no instante da tomada específica de decisão, incluindo, inclusive, em políticas públicas. Mancuso apresenta um quadro com exemplos de atividades que podem ser realizadas pelos empresários em defesa de seus interesses. Convém ressaltar que o autor elenca as ações lícitas, mas admite existir interferências lastreadas em atos de corrupção, que não foram por ele analisadas.

Quadro 18- Possíveis ações dos empresários em defesa de seus interesses

Possíveis ações dos empresários em defesa de seus interesses
1 – Contato direto com os tomadores de decisões ou seus assessores. Esses contatos podem ocorrer em situações formais ou informais (almoços, jantares, festas, etc.);
2 – Contato indireto com os tomadores de decisões por meio de cartas, abaixo-assinados, mensagens eletrônicas, etc.;
3 – Presença oficial em organismos diretamente envolvidos no processo decisório (comissões, grupos de trabalho, conselhos consultivos, conselhos deliberativos, etc.);
4 – Elaboração e publicação de documentos que apresentam e justificam as reivindicações do empresariado;
5 – Redação e apresentação de projetos;
6 – Participação em audiências públicas;
7 – Campanhas de telefonemas e envio de correspondências aos tomadores de decisões;
8 – Divulgação das demandas empresariais por meio da mídia;
9 – Divulgação pública da posição assumida pelos tomadores de decisões diante das demandas empresariais;
10 – Formação de coalizões;
11 – Contratação temporária de indivíduos ou firmas especializadas em defesa de interesses;
12 – Promoção de protestos e manifestações.

Fonte: MANCUSO, 2007, p.142.

Neste compasso, muitas ações do governo restam viciadas, pois não cumprem o pressuposto da finalidade do ato administrativo. Não se pode olvidar que “os poderes administrativos não são abstratos, utilizáveis para qualquer finalidade; são poderes funcionais, outorgados pelo ordenamento em vista de um fim específico, com o quê apartar-se do mesmo obscurece sua fonte de legitimidade.” (ENTERRÍA; FERNÁNDEZ *apud* MELLO, 2005, p.378).

Para Di Pietro, discorrendo sobre o ato administrativo, “a finalidade sempre corresponde à consecução de um resultado de interesse público; nesse sentido, se diz que o ato administrativo tem que ter sempre **finalidade pública**.” (2006, p.220). Ou seja, as decisões do gestor devem pautar-se no interesse público, afastar-se deste princípio significa uma grave ameaça.

Violar um princípio é muito mais grave que transgredir uma norma qualquer. A desatenção ao princípio implica ofensa não apenas a um específico mandamento obrigatório, mas a todo o sistema de comandos. É a mais grave forma de ilegalidade ou inconstitucionalidade, conforme o escalão do princípio atingido, porque representa insurgência contra todo o sistema, subversão de seus valores fundamentais, contumélia irremissível a seu arcabouço lógico e corrosão de sua estrutura mestra. (MELLO, 2005, p.889).

Desta forma, todos os atos do Administrador devem buscar o interesse público, ou seja, a vontade da Administração deve almejar o bem comum, e não dos

representantes do poder econômico. Por isso, é importante ir além das formalidades do ato e questionar por qual motivo o gestor tomou tal decisão: tamponou o Rio dos Seixos e construiu o parque no canteiro Central da Avenida Centenário.

Este tipo de relação também é perceptível junto ao Poder Legislativo Municipal, quando este adequou as leis em prol do mercado imobiliário e hoteleiro, como é o caso das regras contidas na atual LOUOS (Lei nº 8.167/2012), as quais alteram o PDDU vigente e “regulamentam hotéis com gabarito até 50% maior que o permitido atualmente, permitindo, inclusive, sombreamento nas praias antes das 10 horas e depois das 14 horas; além de liberar o uso da transcon (transferência do direito de construir) na orla da cidade.” (A TARDE, 2012).

Assim é perceptível a ingerência do poder econômico sobre o interesse público.

Na realidade, é o poder econômico a argamassa que congrega e impulsiona todos os demais poderes, o social, o cultural e o político, formando uma estruturante de múltipla potencialidade, pois o dinheiro é a base para qualquer corrupção. Por trás de qualquer político existem estruturas organizacionais e empresariais que manipulam todo o procedimento eleitoral que vai desde as tratativas pré-convenções até a data das eleições. (MICHELS *apud* CHAMON, 2009, p.149-150).

Por tal motivo, é importante prestigiar os sistemas de controle que são realizados pelo Ministério Público e pelo Tribunal de Contas, visto que estes contribuem para a minoração dos desvios quando da elaboração das leis e na Administração Pública.

A atuação do Ministério Público do Estado da Bahia pode ser percebida no ajuizamento de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade, que vislumbra impugnar os vícios formais e materiais contidos na atual LOUOS e que teve o seu pedido de liminar acatado pelo Tribunal de Justiça do Estado, suspendendo os efeitos da lei até a decisão final da causa.

A derrota preliminar do mercado imobiliário resultou em uma investida sobre Poder Judiciário da Bahia, no instante em que a Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (Ademi) procurou o Desembargador-Relator do

caso para prestar os serviços de “amigo da corte”⁶⁶. Tal investida foi rechaçada por outro desembargador que, consoante notícia veiculada no jornal A Tarde, afirmou que a Ademi estaria utilizando uma via oblíqua para defender seus próprios interesses e sugeriu à convocação do Instituto dos Arquitetos da Bahia (IAB), da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), entidades ambientalistas e outros para também figurarem como “amigos da corte”. (A TARDE, 2012).

Por causa das tentativas de ingerência do poder econômico sobre os Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, em muitos casos com êxito, e por outros motivos, Salvador mantém-se inacessível, sem ações efetivas que privilegiem a acessibilidade. “Calçadas esburacadas e estreitas, ausência de rampas, de avisos auditivos e sinalizadores, além de transporte coletivo ineficiente para pessoas com deficiência, estações e paradas de ônibus sem adaptações são a regra na capital baiana.” (A TARDE, 2010). Em 2011 o problema continuou, como é visto no relato de um cidadão com deficiência.

O acesso à Lapa ao lado do Colégio Central é o novo desafio para Wilson. “Aqui não dá para descer. No outro lado não tem rampa e a escada rolante vive quebrada”, lamenta. Vendo sua cadeira de rodas trepidar e temendo que o passeio irregular danifique o equipamento, Wilson segue pela pista da Avenida Joana Angélica até chegar a Rua 24 de Fevereiro, ao lado da Universidade Católica. (A TARDE, 2011).

Sobre a Comissão Permanente de Acessibilidade do Município de Salvador, citada anteriormente, apesar de ter sido criada em 2006, pelo Decreto Municipal nº 16.785/2006, foi instalada apenas em julho de 2011. Interessante às palavras do Secretário de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente de Salvador, na cerimônia de instalação e posse dos membros da comissão, que reconheceu a fragilidade nas ações pertinentes ao tema. “Temos a humildade de reconhecer que a nossa cidade está muito aquém em relação ao cumprimento das condições mínimas de acessibilidade.” (SALVADOR, 2011). Esta comissão, que é encarregada de construir uma política pública de acessibilidade para as pessoas com deficiência no município, até o presente momento não significou avanço para a inclusão dos cidadãos com deficiência em Salvador.

⁶⁶ Amigo da corte (*Amicus curiae*) é aquele que vem para prestar esclarecimentos que sejam necessários à corte. É uma pessoa, entidade ou órgão, com profundo interesse em uma questão jurídica, na qual se envolve como um terceiro, que não os litigantes, movido por um interesse maior que o das partes envolvidas no processo. É da competência do Relator admitir ou não os serviços do amigo da corte.

A exclusão ocorre também porque o gestor desconhece quem é o cidadão com deficiência, o local onde mora, as suas principais necessidades e os seus anseios. Não há como se falar em política pública inclusiva sem ter conhecimento do público que será alvo das ações governamentais orquestradas para um determinado fim.⁶⁷ Neste compasso, é válido citar a iniciativa do município de São Paulo, que, através da Lei nº 15.096/2010, criou o Programa Censo-Inclusão e o Cadastro-Inclusão, com o fito de identificar, mapear e cadastrar o perfil socioeconômico das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em São Paulo. Lançado em 19 de março de 2012, quando os trabalhos do censo estiverem concluídos, poderá ser construída uma política pública consistente em prol das pessoas com deficiência, pois São Paulo terá um levantamento detalhado sobre estes cidadãos.

Os dados elencados pelo IBGE nos anos de 2000 e 2010 apontam o quantitativo de pessoas com deficiência em cada município, quais os tipos de deficiência, a renda, etc.. Entretanto, não aprofunda as informações, fazendo-se necessário uma pesquisa mais acurada sobre o tema. Percebe-se que Salvador, assim como São Paulo, desconhece a sua população com deficiência, tornando-se incapaz de receber de braços abertos este cidadão.

Apesar de todo o imbróglio midiático que a gestão municipal tem apresentado à população acerca da acessibilidade, é válido, por fim, mencionar a Ação Civil Pública (ACP), ajuizada pelo Ministério Público do Estado da Bahia, em 2008, e que tem como pedido o cumprimento, pelo município de Salvador, dos dispositivos constantes nas normas pátrias de acessibilidade, mediante o início imediato das obras de adaptação dos espaços públicos mantidos pela municipalidade.⁶⁸ A antecipação de tutela da ACP foi deferida e, com o fito de protelar o seu dever constitucional, o município de Salvador interpôs Agravo de Instrumento, o qual também foi indeferido pelo Tribunal de Justiça do Estado da Bahia (TJBA). Alguns trechos do acórdão elucidam o tema.

Destaque-se que o direito dos cidadãos beneficiados com a implementação da medida corresponde inexoravelmente ao dever da Administração, circunstância que o próprio Agravante não nega. [...] **As medidas determinadas não inserem na discricionariedade**

⁶⁷ Cf. RODRIGUES, “políticas públicas são ações de governo, portanto, são revestidas da autoridade soberana do poder público. Dispõem sobre ‘o que fazer’ (ações), ‘aonde chegar’ (metas ou objetivos relacionados ao estado de coisas que se pretende alterar) e ‘como fazer’ (estratégias de ação)” (2011, p.52-53).

⁶⁸ Ação Civil Pública nº 0130928-46.2008.805.0001.

das políticas públicas, na medida em que se observa claramente a mora administrativa e a violação de direito fundamental do cidadão. [...] As dificuldades operacionais e burocráticas, por sua vez, não se prestam a maquiagem o descaso com os direitos fundamentais negados, impondo-se repetir que a determinação versa tão somente sobre o cumprimento, de obrigações já vencidas e início das obras necessárias, antecedido pela apresentação de projetos arquitetônicos necessários no prazo de 60 dias que, somado ao período de suspensão já supera 6 meses, evidentemente considerando a eventual hipótese de que a Administração de fato persegue a dilação do prazo que considera exíguo e não a utilização dos meios recursais para escusar-se da obrigação legal. (Ag.Inst. nº 0011252-39.2010.805.000-0, Des. Relator: Maria do Socorro Barreto Santiago; Órgão Julgador: 2ª Câmara Cível, Julgado em 25/01/2011). (Grifos nossos.).

Insatisfeito, o município de Salvador interpôs, junto ao Superior Tribunal de Justiça (STJ), Recurso Especial pedindo a suspensão da liminar deferida, sem êxito no pleito.⁶⁹ A decisão do STJ lastreou-se nos mesmos argumentos do acórdão do TJBA.

Percebe-se claramente que a gestão municipal soteropolitana, além de não estar preparada para oferecer as benesses da cidade às pessoas com deficiência, também não possui o devido conhecimento sobre as necessidades básicas desse grupo populacional. Assim, coloca as ações em prol destas pessoas em segundo plano e elege, dentro de seu poder discricionário⁷⁰, outras pautas.

Contudo, no presente caso, não é cabível alegar a reserva do possível e atuar sobre a discricionariedade administrativa, afinal, Salvador não oferece o mínimo existencial, termo que ultrapassa o conceito de mínimo vital e abrange as questões socioculturais. Aos cidadãos devem ser oferecidas condições para a inclusão na sociedade, pois é traço do ser humano a vida em comunidade, o relacionamento com outras pessoas e a ocupação do espaço público, onde todos, apesar de suas características, são iguais.

⁶⁹ SLS nº 001423, Ministro Relator: Ari Pargendler, DJe 02/08/2011.

⁷⁰ O poder discricionário permite, dentro dos limites legais, que o Administrador eleja uma decisão (ação) com base na oportunidade e na conveniência, pois a lei não define previamente um único comportamento para o caso concreto.

7 CONCLUSÃO

Estabelecer uma reflexão sobre os direitos humanos na atualidade pressupõe discutir o Direito à Cidade, visto que quase a totalidade da população brasileira vive em áreas urbanas.

O direito à cidade das pessoas com deficiência é resultado de um processo dialético, no qual vem sendo conhecida e reconhecida as novas necessidades básicas do homem. Trata-se do contínuo processo de respeito aos direitos humanos iniciado com as revoluções burguesas do século XVIII, que alcançou outro estágio quando das lutas pelos direitos sociais; e que adquiriu um caráter supra-estatal e de integral proteção da dignidade do indivíduo, com a Declaração Universal dos Direitos do Homem (1948).

Neste compasso, o direito à cidade, que inicialmente restringiu-se ao direito à moradia, adquiriu um novo viés. No Brasil, a partir de 1988, os três entes federativos assumiram a obrigação de efetivar a cidade digna, na qual todos sejam acolhidos. Desta forma, a cidade democrática significa a garantia do saneamento, da mobilidade, da segurança pública, do trabalho, da educação, da saúde, da gestão participativa; o combate à especulação imobiliária, ao processo de gentrificação e à segregação sócio-espacial, ou seja, o cumprimento das suas funções sociais.

Tangente às pessoas com deficiência, a estas garantias, deve ser agregado o direito à circulação, efetivado somente com a plena acessibilidade aos bens da cidade. Desta forma, a construção e renovação urbanas devem pautar-se no pensamento inclusivo: eliminando ou minorando barreiras físicas e garantindo a autonomia e a independência do cidadão com deficiência.

A lenta evolução dos direitos da pessoa com deficiência é claramente percebida no tratamento constitucional a ela outorgados no decorrer da história

brasileira. Somente em 1988 viu-se a positivação de normas genéricas e específicas que tutelam estes cidadãos. São disposições que visam atender o indivíduo desde o estágio uterino, até os seus últimos dias de vida, sempre respeitando as suas especificidades.

Contudo, a efetivação constitucional de direitos não foi o suficiente para mudar o perfil social historicamente conhecido no Brasil e lastreado na exclusão. Este é, indubitavelmente, um dos fatores responsáveis pela discussão, infértil, dentro da doutrina jurídica, sobre a efetividade do princípio da acessibilidade.

Como resultado de um pensamento jurídico atávico e formalista, a efetivação do princípio da acessibilidade foi protelada, durante os primeiros 16 anos da Lei Maior vigente, com o apoio indireto da doutrina que discorria sobre o direito das pessoas com deficiência. Discutia-se a eficácia das normas contidas nos arts. 227 e 244 CF/88, diferindo a sua aplicabilidade para quando o legislador ordinário criasse regras complementando o seu comando.

Sob a égide de uma discussão formal e inócua, a doutrina olvidou-se que o disposto nos artigos, acima citados, ratifica um direito fundamental, a liberdade, que possui aplicabilidade imediata, art. 5º, §1º CF/88. Ainda que implícito, e decorrente da análise sistemática da constituição, desde a entrada em vigor da CF/88, o princípio da acessibilidade existe e possui aplicabilidade.

Atualmente, com a promulgação da Convenção Internacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, em 2009, eliminou-se qualquer argumento que tivesse o fito de diferir a aplicabilidade do princípio da acessibilidade, que se encontra explícito no instrumento internacional. Entretanto, o reconhecimento e a recente positivação destes direitos ainda não foram capazes de mudar a realidade social brasileira, que sempre se lastreou na exclusão e no desrespeito à coisa pública.

Uma perfunctória análise da expansão de Salvador revela que, desde o início da colonização, a formação social brasileira sedimentou-se em um modelo patrimonialista e oligárquico. Salvador foi construída em bases excludentes, sem respeito à coisa pública e à participação do cidadão nas decisões sobre a cidade. É

uma característica soteropolitana o descumprimento das regras urbanísticas, que, em muitos casos, é chancelado pela gestão municipal.

O planejamento urbano dotado de técnica e qualidade sempre foi afastado com o fito de privilegiar interesses privados. Neste compasso, elenca-se o planejamento oriundo do EPUCS, através do Decreto-Lei nº 701/1948, que foi uma norma de planejamento urbano de Salvador lastreada no paradigma moderno, modelo eleito para a teorização do espaço urbano; e o PLANDURB, que tentou organizar sistemicamente o território, valorizando a imagem e o desenho da cidade, bem como a ótica dos cidadãos. É possível afirmar que estes foram os únicos “planos diretores” de Salvador dotados de efetiva qualidade.

Entretanto, ambos os planos não foram plenamente executados, na relação estabelecida entre os agentes financeiros, econômicos e políticos, apenas as obras e intervenções que atendiam aos interesses privados foram realizadas.

Os Planos Diretores de 1985 e de 2008 inserem-se sob a mesma perspectiva: com ingerência institucional do poder econômico sobre o poder político, nos planos foram inseridos dispositivos que beneficiaram os grupos relacionados ao setor imobiliário. Ou seja, o processo de gestão urbana de Salvador reflete o descompromisso com as questões sociais, no qual o desrespeito às leis, aos cidadãos e principalmente à segurança das pessoas é uma regra.

No que tange às pessoas com deficiência, todos os temas afetos à cidade somam-se à acessibilidade. A acessibilidade é resultado dos temas mobilidade e acessibilidade física. O primeiro relaciona-se com a capacidade de circulação dentro da cidade, fazendo-se necessária a discussão sobre o transporte, o trânsito e o uso e ocupação do solo. O segundo reflete a observância das regras condizentes com a microacessibilidade e soluções arquitetônicas que possibilitem o ir e vir do cidadão com deficiência.

Em Salvador, o uso e a ocupação do solo têm ocorrido de forma desordenada, o que gerou a construção de duas cidades: a cidade legal (regulamentada e com prestação de serviços públicos) e cidade ilegal (irregular e na qual o direito à cidade é negado). Trata-se de uma relação entre mercado imobiliário e gestão pública, na qual aquele controla os investimentos públicos nos locais onde

deve ocorrer a valorização imobiliária. No caso de Salvador, convém salientar que as favelas encontram-se muitas vezes entranhadas nos bairros nobres, tornando mais violenta a negativa do direito à cidade.

Esta convivência obrigatória gera ainda mais tensões no espaço urbano, fortalecendo a segregação sócio-espacial e os embates diretos entre os cidadãos da cidade formal e os da cidade informal (taxados, indevidamente, como invasores e indignos para usufruir os poucos espaços públicos da cidade).

A este fator, soma-se a eleição do governo brasileiro pelo modelo rodoviarista, que estimulou o crescimento exacerbado das vias de rolamento e do transporte individual, em detrimento do transporte de massa. Desta forma, as cidades passaram a implementar sistemas de mobilidade com qualidade rasteira e com alto custo, trazendo danos na vida dos cidadãos. A implementação do rodoviarismo consiste em outra ingerência do poder econômico (indústria automobilística) sobre o poder político. Desenvolveu-se o conceito de que possuir um carro significa ascensão social.

Em Salvador, percebe-se, nos últimos cinco anos, o aumento de 83,56% da frota de automóveis; 85,35% da frota de móveis e apenas 21,74% da frota de ônibus. Ao imaginário de ascensão social, soma-se a insatisfação do transporte público e os incentivos fiscais oferecidos pelo governo para facilitar a compra de automóveis.

No que tange às pessoas com deficiência de Salvador, a percepção dos usuários sobre o transporte coletivo não difere dos usuários em geral, vai ao encontro da pesquisa do IPEA, na qual demonstra que 41% dos usuários de transporte público, nas cidades com mais de 100 mil habitantes, acham o serviço muito ruim/ruim.

A negativa da mobilidade urbana, que é agravada quando se discorre sobre o cidadão com deficiência, vai de encontro ao atual conceito de mobilidade urbana, que agrega o acesso universal à cidade, a consciência ambiental e o respeito aos cidadãos, não significando a mera possibilidade de deslocamento entre dois pontos da cidade. Neste compasso, deve ser implementada, em todos os ambientes

urbanos, a universalidade ao acesso, obtida com a aplicação do desenho universal nos projetos arquitetônicos e urbanísticos.

Não se trata da mera persecução da legalidade, mas da efetivação do direito à circulação de 37% dos cidadãos com deficiência, que vive no Nordeste, e 40% da população com deficiência brasileira, que já deixou de frequentar lugares por inexistência de adaptação, conforme pesquisa realizada pelo Senado.

Por tais motivos, é importante fixar a ideia de rota acessível, que é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta distintos ambientes (internos e externos) possibilitando que as pessoas circulem de forma segura e autônoma, conforme dispõe a NBR N° 9050/2004.

Enquanto todos os fatos acima carregados mantiverem-se intactos, a Avenida Centenário, assim como as futuras intervenções representarão o desrespeito à dignidade humana.

Concebida como uma via arterial, a Avenida Centenário deveria manter-se segregada dos pedestres. Todavia, em 2008, com a implantação do parque no canteiro central da avenida, este imperativo foi indevidamente afastado.

A construção do parque ocorreu em descompasso com o preceituado na LOUOS/1984, norma vigente quando da concepção da obra, pois o canteiro central de uma via arterial possuía a finalidade de separar as pistas de rolamento física, operacional, psicológica e esteticamente, bem como permitir a implantação de sistema de Via Exclusiva, destinado ao transporte público de passageiros ou à futura ampliação do sistema.

A obra também violou o atual Código de Trânsito Brasileiro, que tutela a circulação de indivíduos, pelos distintos meios, de forma segura, estabelecendo um convívio harmônico, baseado numa conduta defensiva dos atores.

Quando da concepção do parque, os estudos olvidaram-se do alto risco da instalação do equipamento, pois não foram levados em conta, dentre outros, os fatores viário-ambiental e institucional/social.

A falta de educação para o trânsito, a sensação de impunidade pela população, as brechas na legislação, a sinuosidade da pista, a infraestrutura viária

inadequada, etc. criam um trânsito perigoso na Avenida Centenário, situação potencializada quando se trata das pessoas com deficiência, que são mais vulneráveis às adversidades de um ambiente não acessível.

O mero uso do parque também significa um risco do ponto de vista da saúde dos cidadãos, visto que as poluições atmosférica e sonora, nos horários de trânsito intenso de veículos, são incompatíveis com as atividades previstas para o parque.

O dano paisagístico/ambiental, de igual forma, é perceptível, uma vez que a obra tamponou o leito de um rio que se encontrava em processo de despoluição, e, ao contrário de revitalizar a paisagem da Avenida Centenário, desconstituiu significativamente o cenário que se encontrava no local.

No que tange à acessibilidade do parque, é clara a falta de preocupação com a circulação das pessoas com deficiência.

Nos passeios lindeiros às faixas de rolamento, por causa do grande número de mobiliário instalado, em vários pontos percebe-se que a largura disponível para o usuário é inferior a 1,20 m, que é o mínimo obrigatório. O piso não possui superfície regular, há trechos nos quais as raízes das árvores geram ondulações nas calçadas, e em certos pontos, há desníveis superiores a 5 mm. As rampas de acesso possuem formato em descompasso com a norma e há casos de instalação em locais inadequados.

Os dispositivos de acionamento ou comando acessíveis foram instalados de forma irregular. Os parques infantis não possuem brinquedos adaptados e, no trecho Calabar, o acesso ao parque é obstruído por um caminho formado por pedras aplicadas sobre a grama.

Não há equipamentos esportivos adaptados para pessoas com deficiência. No trecho Shopping Barra, o acesso do cadeirante restou prejudicado, pois somente é possível adentrar no local onde estão instalados os equipamentos após ultrapassar um caminho de pedras aplicadas sobre a grama.

Todas as regras atinentes à sinalização foram descumpridas. Inexiste sinalização em Braille, os totens instalados pelo parque não possuem determinação lógica e o conteúdo das placas encontra-se em total descompasso com as regras.

Percebe-se a sobreposição de cores, não respeitando as regras atinentes ao contraste, e as placas/totens possuem um grande número de informações, dificultando o entendimento.

Há paradas de ônibus que circundam o parque que não possuem baia, há equipamentos nas paradas que impedem o acesso do cadeirante e não há piso tátil para orientar o deficiente visual.

No processo de concepção do parque não houve preocupação com usuário, o que se percebe é a mera colocação de equipamentos que não conseguem construir uma unidade, um conceito, o que demonstra uma debilidade do projeto.

Após a análise da “Nova Centenário”, pode-se afirmar que as obras de “reurbanização” encontram-se em total dissonância com a legislação pátria; que as adaptações caracterizam-se por apresentar erros grosseiros no que concerne à acessibilidade. Ainda sobre as medidas tomadas em prol da acessibilidade, estas contemplam unicamente a deficiência física, demonstrando total desconhecimento do tema pelo profissional que projetou o parque.

Outrossim, é possível depreender, do estudo realizado, que Salvador é objeto de gestões municipais que não despendem a devida preocupação com os problemas da cidade. A ingerência do poder econômico sobre o poder político coloca em xeque todo o aparato normativo brasileiro que festeja a descentralização e a valorização do poder municipal. Desta forma, são imprescindíveis as atividades do Ministério Público e do Tribunal de Contas, pois atuam como fiscais da lei, protegendo a legalidade administrativa e o erário público.

No que tange às pessoas com deficiência, além dos fatores acima citados, a exclusão do meio urbano também é decorrência da ignorância dos gestores acerca dos cidadãos com deficiência (quem são, onde moram, qual tipo de deficiência possui). O desconhecimento sobre as necessidades básicas das pessoas com deficiência influencia no pequeno número de ações em prol da dignidade destes cidadãos, sendo estas, em regra, sem efetividade.

Desta forma, sugere-se a realização de pesquisa qualitativa, a fim de que sejam mapeados os cidadãos com deficiência, agregando informações sobre o tipo de deficiência que possui, o local onde mora, as principais necessidades e os

obstáculos existentes para o efetivo exercício do direito à circulação e da dignidade. A partir de tais dados, será possível a construção de uma política pública dotada de qualidade e dotada de ações que trabalhem as especificidades do cidadão. Contudo, ainda não há mobilização governamental neste sentido em Salvador.

Isto posto, é possível afirmar que as pessoas com deficiência no município de Salvador têm o exercício de sua cidadania negado, pois, o cerceamento do direito à livre circulação afasta a efetivação dos demais direitos (educação, saúde, lazer...). Salvador parece não estar preparada para as demandas atuais e futuras atinentes às pessoas com deficiência, pois não possui um planejamento urbanístico efetivamente preocupado com o direito à circulação do cidadão com deficiência.

REFERÊNCIAS

ABDALLA, Astrid Daguer. *Inclusão da pessoa portadora de deficiência no mercado de trabalho: o avanço jurídico*. Disponível em: <http://www.nucleotrabalhistacalvet.com.br/artigos/Inclus%C3%A3o%20da%20Pessoa%20Portadora%20de%20Defici%C3%Aancia%20no%20Mercado%20de%20Trabalho%20-%20O%20Avan%C3%A7o%20Jur%C3%ADdico%20-%20Astrid%20Daguer.pdf>. Acesso em 25 ago, 2011.

ALFONSO, Luciano Parejo. *Derecho urbanístico: instituciones básicas*. Mendoza : Ediciones Ciudad Argentina, 1986.

ARANTES, Otília. *Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas*. In.: A cidade do pensamento único. ARANTES, Otília; VAINER, Carlos. MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. 4. Ed. – Petrópolis, RJ : Vozes, 2007.

ARAUJO, Heloísa Oliveira de. *Inventário da legislação urbanística: 1920 / 1966. As novas regras do jogo para o uso e o abuso do solo urbano*. Salvador. Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, 1992. (Dissertação de Mestrado).

_____. *Instrumentos de gestão participativa na política de desenvolvimento urbano em Salvador: riscos, limites e desafios*. Disponível em: http://www.ppgau.ufba.br/urba11/ST3_INSTRUMENTOS_DE_GESTAO_PARTICIPATIVA_NA_POLITICA_DE_DESENVOLVIMENTO_URBANO_EM_SALVADOR_Heloisa.pdf. Acesso em: 26 mar. 2012.

ARAÚJO, Luiz Alberto David. *Em busca de um conceito de pessoa com deficiência*. In.: Deficiência no Brasil: uma abordagem integral dos direitos das pessoas com deficiência. Orgs. Maria Aparecida Gugel, Waldir Macieira da Costa Filho, Lauro Luiz Gomes Ribeiro. Florianópolis : Obra Jurídica, 2007.

_____. *A proteção constitucional das pessoas com deficiência*. Disponível em: http://portal.mj.gov.br/corde/protecao_const1.asp. Acesso em 26 ago.2011.

ASSIS, Olney Queiroz, POZZOLI, Lafayette. *Pessoa portadora de deficiência: direitos e garantias*. 2ª ed. São Paulo: Damásio de Jesus, 2005.

ANTP. *Relatório comparativo 2003/2010 – sistema de informações da mobilidade urbana da ANTP – Novembro/2011*. Disponível em: <http://portal1.antp.net/site/simob/Downloads/Relat%C3%B3rio%20Comparativo%2003-2010.pdf>. Acesso em 09 fev. 2012.

A TARDE. *Até hoje aguardam a restauração dos passeios*. Salvador, 07, jan., 1943.

_____. *Após 12 anos promete a prefeitura continuar obras da Av. Centenário*. Salvador, 08, mai., 1961.

_____. *Calçadas livres melhorariam acessibilidade em Salvador*. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/mundo/noticia.jsf?id=893019>. Acesso em: 15 jan. 2012.

_____. *Avalie seu candidato*. Salvador, 2008.

_____. *Lei da Acessibilidade é desrespeitada em Salvador*. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/cidades/noticia.jsf?id=5624750>. Acesso em: 15 jan. 2012.

_____. *Deficientes tentam driblar obstáculos nas ruas de Salvador*. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/cidades/noticia.jsf?id=5771842>. Acesso em: 15 jan. 2012.

_____. *Prefeito responderá por crime de responsabilidade se aprovar LOUOS*. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/noticia.jsf?id=5796378>. Acesso em: 15 jan. 2012.

_____. *TJ suspende efeito da Louos em caráter liminar*. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/noticia.jsf?id=5849380>. Acesso em: 20 jul. 2012.

ÁVILA, Humberto. *Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos*. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

BAHIA. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia. *Ação Civil Pública*. Disponível em: www.tjba.jus.br. Acesso em: 15 jan. 2012.

BAQUERO, Marcelo. *Cultura política participativa e desconstrução democrática: reflexões sobre o Brasil contemporâneo*. Disponível em:

http://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0102-88392001000400011&script=sci_arttext.

Acesso 15 jan2012.

BARCELLOS, Ana Paula de. *A eficácia jurídica dos princípios constitucionais: o princípio da dignidade da pessoa humana*. 2. ed. ampl. rev. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2008.

BARROSO, Luís Roberto. *O direito constitucional e a efetividade de suas normas – limites e possibilidades da Constituição brasileira*. – 9.ed. – Rio de Janeiro: Renovar, 2009.

BASSUL, José Roberto. *Reforma urbana e estatuto da cidade*. In.: Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales. v.28, n.24. Santiago do Chile, sep. 2002.

BOARETO, Renato. *A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis*. In.: Revista dos Transportes Públicos – ANTP – Ano 30/31, 2008.

BOBBIO, Norberto. *Dicionário de política I*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1998.

_____. *A era dos direitos*. – Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

BRASIL. *Constituição Política do Império do Brasil (de 25 de março de 1824)*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao24.htm. Acesso em: 20 out. 2011.

_____. *Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. (de 24 de fevereiro de 1891)*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Constituicao91.htm. Acesso em: 20 out. 2011.

_____. *Código Civil (Lei nº 307, de 1º de janeiro de 1916)*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3071.htm. Acesso em: 20 out. 2011.

_____. *Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5108 de 21 de setembro de 1966)*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm. Acesso em: 09 nov. 2011.

_____. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm. Acesso em 02 set. 2011.

_____. *Lei nº 9.503/97 (Código Nacional de Trânsito)*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 02 jan. 2011.

_____. *Lei nº 10.098/2000*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm. Acesso em: 03 nov. 2011.

_____. *Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001)*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 03 nov. 2011.

_____. *Código Civil (Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002)*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm. Acesso em 02 set.2011.

_____. *Decreto nº 5.296/2004*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 01 jan. 2011.

_____. *Decreto Legislativo nº 186 de 2008*. Disponível em: http://www2.senado.gov.br/bdsf/bitstream/id/99423/8/Decreto186_2008_aprova_Convencao_direito_pessoas_deficiencia.pdf. Acesso em 20 set.2011.

_____. *Decreto nº 6949, de 25 de agosto de 2009*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em 20 set.2011.

_____. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. *Recurso Especial em suspensão de liminar e de sentença*. Disponível em: www.stj.jus.br. Acesso em: 15 jan.2012.

BRITO, Francisco Lacerda. *Direito à calçada: o espaço e o pedestre na cidade de Salvador*. Salvador. Universidade Católica do Salvador, 2008. (Dissertação de mestrado).

CAETANO, Marcelo. *Direito Constitucional*. vol. I. – Rio de Janeiro, 1977.

CAMMAROSANO, Márcio. *Fundamentos constitucionais do Estatuto da Cidade*. In.: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio. *Estatuto da cidade: comentários à lei federal 10.257/2001*. 3ª edição. São Paulo, Malheiros Editores Ltda., 2010.

CARONE, Edgard. *A primeira república (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1988.

CARDOSO, Gilmar. *Modelos para previsão de acidentes de trânsito em vias arteriais urbanas*. Porto Alegre. Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2006 (Tese de Doutorado).

CERQUEIRA SANTOS, Jacileda; ALMEIDA SILVA, Francislândia de. *Plan de desarrollo urbano de Salvador: ¿cambio o democratización aparente?* In.: *Urbano*, vol. 12, nº 09, mayo de 2009, pp 64-78, Universidad de Bío Bío, Chile, 2009.

CHAMON, O. (2009) *Direito eleitoral*. – 2. ed. rev. e atual. – Rio de Janeiro : Forense; São Paulo : Método.

CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. – São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 1997.

COHEN, Regina; DUARTE, Cristiane Rose; BRASILEIRO, Alice. *O acesso para todos à cultura e aos museus do Rio de Janeiro*. In.: *Actas do I Seminário de Investigação em Museologia dos Países de Língua Portuguesa e Espanhola*, Volume 2. – Lisboa – Portugal, 2009.

COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. *Conferências: Semana de Urbanismo 20 a 27 de outubro de 1935*. – Salvador : Cia. Editora e Gráfica da Bahia, 1937.

COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos direitos humanos*. – São Paulo : Saraiva, 2001.

COSTA, Carlos magno Miqueri da. *Direito urbanístico comparado: planejamento urbano – das constituições aos tribunais luso-brasileiros.* Curitiba: Juruá, 2009.

COSTA, Nelson Nery. *Direito municipal brasileiro*. – Rio de Janeiro: Forense, 2010.

DALLARI, Dalmo de Abreu. *Direitos humanos e cidadania*. – São Paulo : Moderna, 2004.

DENATRAN. *Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os municípios da Federação*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em 09 fev. 2012.

DE PAULA, Ana Rita. *Artigo 3 – Princípios Gerais*. In.: A convenção dos direitos das pessoas com deficiência comentada. Coordenação de Ana Paula Crosara Resende e Flávia Maria de Paiva Vital. – Brasília : Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. São Paulo : Atlas, 2006.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira ; COHEN, Regina. *Acessibilidade para todos: uma cartilha de orientação*. Rio de Janeiro: Núcleo Pró-Acesso, UFRJ/FAU/PROAQRG, 2004.

ESPINHEIRA, Gey; SOARES, Antônio Mateus de Carvalho. *Pobreza e marginalização: um estudo da concentração e da desconcentração nas metrópoles latino-americanas: o caso de Salvador no Brasil*. Disponível em: http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_266.pdf. Acesso em: 26mar. 2012.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. - 9.ed. v.1 – São Paulo : Globo, 1991.

FÁVERO, Eugênia Augusta Gonzaga. *Direitos das pessoas com deficiência: garantia de igualdade na diversidade*. – Rio de Janeiro : VWA – Ed., 2004.

FENABRAVE. *Balanço semestral de 2009 do setor de distribuição de veículos automotores no Brasil*. Disponível em: http://www.tela.com.br/dados_mercado/Anual%20e%20Semestral/semestral2009.pdf. Acesso em 09 fev. 2012.

FERREIRA, Luís Pinto. *Princípios gerais do direito constitucional moderno*. – 6.ed ampl. e atualizada. vol. I. São Paulo : Saraiva, 1983.

_____. *Curso de direito constitucional*. 8.ed. ampl. e atual. de acordo com as Emendas Constitucionais e a Revisão Constitucional. – São Paulo : Saraiva, 1996.

FERREIRA, João Sette Whitaker. *A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil*. Anais do Simpósio “Interfaces das representações urbanas em tempos de globalização”, UNESP Bauru e SESC Bauru, 21 a 26 de agosto de 2005.

FIGUEIRA, Emílio. *Caminhando em silêncio: Uma introdução à trajetória das pessoas com deficiência no Brasil*. – São Paulo : Giz Editora, 2008.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. *Estatuto da Cidade Comentado : Lei 10.257/2001 : Lei do Meio Ambiente Artificial*. 3. Ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Direito Constitucional: as Constituições do Brasil*. Rio de Janeiro, Forense, 1981.

FRITSH, Winston. *Apresentação da Riqueza das Nações*. In.: A riqueza das nações. São Paulo : Editora Nova Cultural, 1996.

GUGEL, Maria Aparecida. *Pessoas com deficiência e o direito ao concurso público: reserva de cargos e empregos públicos, administração pública direta e indireta*. Goiânia : Ed. da UCG, 2006.

HUGON, Paulo. *História das doutrinas econômicas*. São Paulo, Atlas, 1978.

HUMBERT, Georges Louis Hage. *Direito urbanístico e função socioambiental da propriedade imóvel urbana*. Belo Horizonte : Fórum, 2009.

IBGE. *Censo 2010: população do Brasil é de 190.732.694 pessoas*. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1766. Acesso em 25 out.2011.

IPEA; ANTP. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo*. – Brasília : Ipea : ANTP, 2003.

IPEA. *Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas*. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110525_comunicadoipea94.pdf. Acesso em 08 fev. 2012.

_____. *Mobilidade urbana 2ª edição: análise preliminar dos dados coletados em 2011.* Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/120119_sips_mobilidadeurbana.pdf. Acesso em 08 fev.2012.

JORNAL DA BAHIA. *Centenário ganha passarela amanhã.* Salvador, 11, nov., 1987.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscência de viagens e permanências nas províncias do norte do Brasil.* São Paulo : EDUSP, 1980.

KOPP, Anatole. *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa.* – São Paulo : Nobel : Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

LANNA JÚNIOR, Mário Cléber Martins (Comp.). *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, 2010.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade.* – São Paulo : Centauro, 2001.

LIMA, Mayumi Souza. *A cidade e a criança.* – São Paulo : Nobel, 1989.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade.* – São Paulo : Martins Fontes, 1997.

MACIEL, Maria Eunice de S.. *A eugenia no Brasil.* In.: Anos 90, Porto Alegre, n.11, julho de 1999. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/ppghist/anos90/11/11art7.pdf>. Acesso em 31 ago. 2011.

MANCUSO. Wagner Pralon. *O empresariado como ator político no Brasil: balanço da literatura e agenda de pesquisa.* Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n28/a09n28.pdf>. Acesso em 15 jan.2012.

MARICATO, Ermínia. *Brasil: cidades: alternativas para a crise urbana.* Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MARICATO, Ermínia; ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.* Petrópolis, RJ : Vozes, 2007.

MARX, Murillo. *Cidade no Brasil terra de quem?* – São Paulo : Nobel : Editora da Universidade de São Paulo, 1991.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma província no império*. Rio de Janeiro : Editora Nova Fronteira S.A., 1992.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito municipal brasileiro*. 15ª edição – São Paulo : Malheiros Editores, 2008.

MELLO, Celso Antônio bandeira de. *Curso de direito administrativo*. São Paulo : Malheiros Editores, 2005.

_____. *O conteúdo jurídico do princípio da igualdade*. São Paulo : Malheiros Editores, 2011.

MICHAELIS. *Moderno dicionário da língua portuguesa*. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=eugenia>. Acesso em 25 out.2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Guia PlanMob: construindo a cidade sustentável*. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/Livro%20Plano%20Mobilidade.pdf>. Acesso em 24 jun. 2010.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. *Resolução CONAMA nº 357, de 17 de março de 2005*. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=459>. Acesso em 02 abr.2012.

MIRANDA, Sílvia Camargo Fernandes. *Como está o transporte em Salvador? Análise da qualidade do sistema de transporte coletivo por ônibus através da percepção das pessoas com deficiência*. Salvador. Universidade Federal da Bahia, 2010. (Dissertação de mestrado).

MORRIS, A.E.J.. *Historia de la forma urbana: desde SUS Orígenes hasta la Revolución Industrial*. Barcelona, Espanha : GG, 1985.

MPBA. *Inquérito Civil nº 003.1.30982/2006 objeto: danos causados por possíveis irregularidades ambientais, urbanísticas e paisagísticas na Avenida Centenário*. Salvador, 2006.

MUKAI, Toshio. *Direito urbano e ambiental*. 4. ed. rev. e ampl. Belo Horizonte : Fórum, 2010.

OLIVEIRA, Cloves L. P.; FRANCISCO, Dalmir; STORNI, Tiago Prata L. Quanto vale um mandatário: *Análise das estratégias discursivas dos candidatos à prefeitura de Salvador em 2008*. In.: X Congresso Internacional da BRASA, Brasília, DF, 22 a 24 de julho, 2010.

OSÓRIO, Letícia Marques. *Direito à moradia no Brasil*. Disponível em: http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CFQQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ecodesenvolvimento.org.br%2Fbiblioteca%2Fdocumentos%2Fdireito-a-moradia-no-brasil%2Fattachment_download%2Farquivo&ei=Sh_sT5_TB4Og9QS8IPXjBQ&usg=AFQjCNGZZad6rMOVpjPCfzA0H9MLFbL3HQ. Acesso em 27 jun.2012.

PASSOS, J. J. Calmon de. *Meio ambiente e urbanismo. Compreendendo hoje o código florestal de ontem*. Disponível em: <http://www.direitodoestado.com/revista/REDE-10-ABRIL-2007-CALMON%20PASSOS.pdf>. Acesso em 18 ago. 2010.

PINTO, Basílio Alberto de Sousa. *Noções elementares de direito constitucional, 1836*. Disponível em: <http://www.fd.unl.pt/Anexos/Investigacao/1949.pdf>. Acesso em 31 ago. 2011.

PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e justiça internacional: um sistema comparativo dos sistemas regionais europeu, interamericano e africano*. – São Paulo: Saraiva, 2006.

_____. *A constituição brasileira de 1988 e os tratados internacionais de proteção dos Direitos Humanos*. In.: Revista jurídica da Faculdade de Direito / Faculdade Dom Bosco. v.2, n.1. – Curitiba, Dom Bosco, 2008.

_____. *Temas de direitos humanos*. – São Paulo : Saraiva, 2009.

PRADO, Adriana Romeiro de Almeida. *Acessibilidade na Gestão da Cidade*. In: ARAÚJO, Luiz Albert David (coordenador). *Defesa dos direitos das pessoas portadoras de deficiência*. São Paulo: Editora revista dos Tribunais, 2006.

QUERINO, Manuel. *A Bahia de outrora: vultos e factos populares*. – Salvador: Livraria Econômica, 1922.

RECA, Ricardo Pablo. *Derecho urbanístico. Volumen I: génesis, técnicas y régimen jurídico*. Tucumán, la ley, 2002.

RECH, Adir Ubaldo; RECH, Adivandro. *Direito urbanístico: fundamentos para construção de um plano diretor sustentável na área urbana e rural*. – Caxias do Sul, RS : Educs, 2010.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil*. São Paulo : Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

RESENDE, Ana Paula Crosara de, COSENZA, Izabela Fernandes. *A Cidade e as Pessoas em Deficiência: Barreiras e Caminhos*. Sociedade & Natureza, Uberlândia, dez. 2006.

RESENDE, Paulo Tarso Vilela; SOUSA, Paulo Renato de. *Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento*. Disponível em: http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/E2009_T00138_PCN41516.pdf. Acesso em 08 fev. 2012.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. *Ação Direta de Inconstitucionalidade*. Disponível em: http://www1.tjrs.jus.br/busca/?q=educa%E7%E3o+eug%EAnica&tb=jurisnova&pesq=ementario&partialfields=tribunal%3ATribunal%2520de%2520Justi%25C3%25A7a%2520do%2520RS.%28TipoDecisao%3Aac%25C3%25B3rd%25C3%25A3o%7CTipoDecisao%3Amonocr%25C3%25A1tica%29&requiredfields=&as_q=. Acesso em 01 set. 2011.

ROCHA, Francisco Ulisses Santos. *A mobilidade a pé em Salvador*. Salvador. Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, 2003. (Dissertação de mestrado).

RODRIGUES, Sílvio. *Direito Civil. V. 1 Parte geral*. – São Paulo: Saraiva, 2003.

RODRIGUES, Marta Maria Assumpção. *Políticas públicas*. – São Paulo: Publifolha, 2011.

SALVADOR - Prefeitura Municipal. *EPUCS: Uma experiência de planejamento urbano*. – Salvador : OCEPLAN/PLANDURB, 1976.

_____. - Procuradoria Geral do Município. *Em defesa de um patrimônio*. In.: BAHIA. Secretaria de Saneamento Urbano. *A grande Salvador: posse e uso da terra*. – Salvador : Bureau Gráfica e Editora Ltda., 1979.

_____. *Lei nº 7.400/2008. (PDDU/2008)*. Disponível em: <http://www.desenvolvimentourbano.salvador.ba.gov.br/images/PDF/PDDU/lei7400-08.pdf>. Acesso em 06 jan. 2011.

_____. - Secretaria Municipal de Comunicação. *Pacote de obras de infra-estrutura vai beneficiar bairros*. Disponível em: http://www.comunicacao.salvador.ba.gov.br/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=7964. Acesso em 2 abr.2012.

_____. - Secretaria Municipal de Comunicação. *Moradores usufruem da nova Av. Centenário*. Disponível em: http://www.comunicacao.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=14337&Itemid=42. Acesso em 2 abr.2012.

_____. - Secretaria Municipal de Comunicação . *Cara nova das avenidas Centenário e Imbuí*. Disponível em: http://www.comunicacao.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=34958&Itemid=42. Acesso em 2 abr.2012.

SAMPAIO, Antônio Heliodório. *Formas urbanas: cidade real e cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*. Salvador : Quarteto Editora / PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA., 1999.

_____. *10 necessárias falas: cidade, arquitetura e urbanismo*. – Salvador: EDUFBA; Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2010.

SANTOS, Milton. *O centro da cidade de salvador: estudo de geografia urbana*. Salvador : Publicações da Universidade Federal da Bahia, 1959.

SANTOS, Paulo Roberto Neves Santos. *A inacessibilidade dos prédios do poder judiciário em salvador: o resultado de pensamentos e ensinamentos não inclusivos*. In.

Projeto como investigação : antologia / organizadora Ruth Verde Zein. – São Paulo : Altermarket, 2009.

_____. *O plano diretor de desenvolvimento urbano de salvador, a débil participação popular no processo de elaboração e sua inconstitucionalidade*. In.: Anais do 2º Seminário Internacional, Urbicentros: Morte e Vida dos Centros Urbanos, 27 de setembro a 01 de outubro de 2011/ Orgs. Adriana Capretz Borges da Silva Manhas, Elisabetta Romano e Francisco Xico Costa – Maceió: EDUAL/UFAL, 2011.

SANTOS, Paulo Roberto Neves; NETO, José Bezerra Viana. *Cidades inacessíveis: uma violação ao direito à experimentação dos centros urbanos pelas pessoas com deficiência*. In.: Bahia Análise & Dados, Salvador, v.19, n.3, out/dez.2009.

SARLET, Ingo Wolfgang. *Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008.

_____. *As dimensões da dignidade da pessoa humana: construindo uma compreensão jurídico-constitucional necessária e possível*. In.: Revista Brasileira de Direito Constitucional – RBDC n.09 – jan./jul. 2007.

SASSAKI, Romeu Kazumi. *Inclusão. Construindo uma cidade para todos*. – Rio de Janeiro: WVA, 1997.

SCHEINOWITZ, A.S.. *O macroplanejamento da aglomeração de Salvador*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1998.

SENADO FEDERAL. *Sinopse de Diálogos das Grandezas do Brasil*. Disponível em: http://www.senado.gov.br/publicacoes/livraria/asp/publicacao.asp?COD_PUBLICACAO=1308&COD_CLASSIFICACAO=1. Acesso em 26 mar, 2012.

_____. *Condições de vida das pessoas com deficiência no Brasil: relatório de pesquisa de opinião pública nacional*. Disponível em: <http://ibdd.org.br/arquivos/pesquisa%20do%20senado%20tabelas%20de%20resultados.pdf>. Acesso em 28 fev. 2012.

SILVA, José Afonso da. *Aplicabilidade das normas constitucionais*. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 1999.

_____. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2003.

_____. *Direito urbanístico brasileiro*. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2008.

SILVA, Paulo Sérgio da. *As insígnias da república: a constituição brasileira de 1891 e os pressupostos liberais*. COMMUNITAS – Revista de Direito | v. 1 n. 2 | jul./dez. | 2010.

SILVA, Paulo Thadeu Gomes da. *Direitos fundamentais: contribuição para uma teoria geral*. – São Paulo : Atlas, 2010.

SILVA NETO, Manoel Jorge e. *Constituição e pessoa com deficiência*. In.: Deficiência no Brasil, uma abordagem integral dos direitos das pessoas com deficiência. GUGEL, Maria Aparecida, WALDIR, Macieira, RIBEIRO, Lauro Ribeiro (organizadores). Florianópolis: Editora Obra Jurídica, 2007.

SUBIES, Laura. *El derecho y la discapacidad*. – 1ª ed. – Buenos Aires : Cathedra Jurídica, 2005.

SUNDFELD, Carlos Ari. *O estatuto da cidade e suas diretrizes gerais*. In.: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio. Estatuto da cidade: comentários à lei federal 10.257/2001. 3ª edição. São Paulo, Malheiros Editores Ltda., 2010.

TEMER, Michel. *Elementos de Direito Constitucional*. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 1998.

TRIBUNA DA BAHIA. *Centenário atrai moradores com a sua boa infra-estrutura*. Salvador, 02, mai., 1987.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. *Versão Simplificada das Contas do Governo da República - Exercício de 2009*. Disponível em: http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/contas/contas_governo/contas_09/Textos/Ficha%201%20-%20Análise%20da%20Crise.pdf. Acesso em 08 fev. 2012.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e lugar: a perspectiva de experiência*. São Paulo: Difel, 1983.

WOLKMER, Antônio Carlos. *História do direito no Brasil*. – Rio de Janeiro : Forense, 1999.

APÊNDICE A – Mapa do trecho Shopping Barra

MAPA TRECHO SHOPPING BARRA

APÊNDICE B – Mapa do trecho Calabar

MAPA TRECHO CALABAR

ANEXO A – Decisão do STJ (1)

CRIMINAL. HC. FURTO QUALIFICADO. PLEITO DE ABSOLVIÇÃO. ÍNFIMO VALOR DOS BENS SUBTRAÍDOS PELA AGENTE. INCONVENIÊNCIA DE MOVIMENTAÇÃO DO PODER JUDICIÁRIO. DELITO DE BAGATELA. PRINCÍPIO DA INSIGNIFICÂNCIA. FURTO FAMÉLICO. ORDEM CONCEDIDA. I. Hipótese em que o impetrante sustenta que a conduta da ré não se subsume ao tipo do art. 155 do Estatuto Repressor, em face do pequeno valor econômico das mercadorias por ela subtraídas, atraindo a incidência do princípio da insignificância. **II. Embora a impetração não tenha sido instruída com o referido laudo de avaliação das mercadorias, verifica-se que mesmo que a paciente tivesse obtido êxito na tentativa de furtar os bens, tal conduta não teria afetado de forma relevante o patrimônio das vítimas.** III. Atipicidade da conduta que merece ser reconhecida a fim de impedir que a paciente sofra os efeitos nocivos do processo penal, assim como em face da inconveniência de se movimentar o Poder Judiciário para solucionar tal lide. IV. As circunstâncias de caráter pessoal, tais como reincidência e maus antecedentes, não devem impedir a aplicação do princípio da insignificância, pois este está diretamente ligado ao bem jurídico tutelado, que na espécie, devido ao seu pequeno valor econômico, está excluído do campo de incidência do direito penal. **V. A res furtiva considerada - alimentos e fraldas descartáveis-, caracteriza a hipótese de furto famélico.** VI. **Deve ser concedida a ordem para anular a decisão condenatória e trancar a ação penal por falta de justa causa.** VII. Ordem concedida, no termos do voto do Relator. (HC 62417, Órgão Julgador: T5 – Quinta Turma, Superior Tribunal de Justiça (STJ), Relator: Ministro Gilson Dipp, Data da Publicação: DJ 06/08/2007 p. 557). (Grifos nossos).

ANEXO B – Decisão do STJ (2)

MANDADO DE SEGURANÇA. CONSULTA PÚBLICA. IMPLEMENTAÇÃO DA AUDIODESCRIÇÃO. PORTARIA Nº 661/2008. DISPONIBILIZAÇÃO DE DOCUMENTOS EM FORMATO INACESSÍVEL E EM LÍNGUA ESTRANGEIRA. CONCESSÃO PARCIAL DA ORDEM. **1. A audiodescrição consiste na descrição clara e objetiva de todas as informações visuais não contidas nos diálogos, nos serviços de radiodifusão de sons e imagens e de retransmissão de televisão, permitindo, assim, a inclusão de pessoas com deficiência visual pela necessária acessibilidade aos meios de comunicação, com vistas ao atendimento dos primados constitucionais da cidadania e da dignidade da pessoa humana.** 2. Assim, **os documentos disponibilizados na consulta pública aberta para a implementação de tal recurso tecnológico nas emissoras de televisão aberta brasileira devem estar de modo acessível aos portadores de deficiência visual**, de forma a possibilitar a obtenção de contribuições e sugestões, com a real participação dos interessados e da sociedade como um todo no processo de implementação. 3. Ordem parcialmente concedida. (MS 14449, Órgão Julgador: S1 – Primeira Seção, STJ, Relator: Ministro Hamilton Carvalhido, Data da Publicação: DJe 02/08/2010). (Grifos nossos).

ANEXO C – Decisão do STJ (3)

CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. IPI. ISENÇÃO NA COMPRA DE AUTOMÓVEIS. DEFICIENTE FÍSICO IMPOSSIBILITADO DE DIRIGIR. AÇÃO AFIRMATIVA. LEI 8.989/95 ALTERADA PELA LEI Nº 10.754/2003. PRINCÍPIO DA RETROATIVIDADE DA LEX MITIOR. **1. A ratio legis do benefício fiscal conferido aos deficientes físicos indicia que indeferir requerimento formulado com o fim de adquirir um veículo para que outrem o dirija, à míngua de condições de adaptá-lo, afronta ao fim colimado pelo legislador ao aprovar a norma visando facilitar a locomoção de pessoa portadora de deficiência física, possibilitando-lhe a aquisição de veículo para seu uso, independentemente do pagamento do IPI. Consectariamente, revela-se inaceitável privar a Recorrente de um benefício legal que coadjuva às suas razões finais a motivos humanitários, posto de sabença que os deficientes físicos enfrentam inúmeras dificuldades, tais como o preconceito, a discriminação, a comiseração exagerada, acesso ao mercado de trabalho, os obstáculos físicos, constatações que conduziram à consagração das denominadas ações afirmativas, como esta que se pretende empreender. [...]** 3. Essa investida legislativa no âmbito das desigualdades físicas corporifica uma das mais expressivas técnicas consubstanciadoras das denominadas "ações afirmativas". **4. Como de sabença, as ações afirmativas, fundadas em princípios legitimadores dos interesses humanos reabre o diálogo pós-positivista entre o direito e a ética, tornando efetivos os princípios constitucionais da isonomia e da proteção da dignidade da pessoa humana, cânones que remontam às mais antigas declarações Universais dos Direitos do Homem. Enfim, é a proteção da própria humanidade, centro que hoje ilumina o universo jurídico, após a tão decantada e aplaudida mudança de paradigmas do sistema jurídico, que abandonando a igualização dos direitos optou, axiologicamente, pela busca da justiça e pela pessoalização das situações consagradas na ordem jurídica.** 5. Deveras, negar

à pessoa portadora de deficiência física a política fiscal que consubstancia verdadeira positive action significa legitimar violenta afronta aos princípios da isonomia e da defesa da dignidade da pessoa humana. 6. O Estado soberano assegura por si ou por seus delegatários cumprir o postulado do acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência. **7. Incumbe à legislação ordinária propiciar meios que atenuem a natural carência de oportunidades dos deficientes físicos.** 8. **In casu, prepondera o princípio da proteção aos deficientes, ante os desfavores sociais de que tais pessoas são vítimas.** [...] 12. **Recurso especial provido para conceder à recorrente a isenção do IPI** nos termos do art. 1º, § 1º, da Lei nº 8.989/95, com a novel redação dada pela Lei 10.754, de 31.10.2003, na aquisição de automóvel a ser dirigido, em seu prol, por outrem. (REsp 567873, Órgão julgador: T1 – Primeira Turma, STJ, Data da Publicação: DJ 25/02/2004 p. 120). (Grifos nossos).

ANEXO D – Decisão do STJ (4)

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PROTEÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA, MENTAL OU SENSORIAL. SUJEITOS HIPERVULNERÁVEIS. fornecimento de prótese auditiva. Ministério PÚBLICO. LEGITIMIDADE ATIVA ad causam. LEI 7.347/85 E LEI 7.853/89. **1. Quanto mais democrática uma sociedade, maior e mais livre deve ser o grau de acesso aos tribunais que se espera seja garantido pela Constituição e pela lei à pessoa, individual ou coletivamente. [...] 4. É dever de todos salvaguardar, da forma mais completa e eficaz possível, os interesses e direitos das pessoas com deficiência, não sendo à toa que o legislador refere-se a uma "obrigação nacional a cargo do Poder Público e da sociedade" (Lei 7.853/89, art. 1º, § 2º, grifo acrescentado). 5. Na exegese da Lei 7.853/89, o juiz precisa ficar atento ao comando do legislador quanto à finalidade maior da lei-quadro, ou seja, assegurar "o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiência, e sua efetiva integração social" (art. 1º, caput, grifo acrescentado). 6. No campo da proteção das pessoas com deficiência, ao Judiciário imputam-se duas ordens de responsabilidade: uma administrativa, outra judicial. A primeira, na estruturação de seus cargos e serviços, consiste na exigência de colaborar, diretamente, com o esforço nacional de inclusão social desses sujeitos. A segunda, na esfera hermenêutica, traduz-se no mandamento de atribuir à norma que requer interpretação ou integração o sentido que melhor e mais largamente ampare os direitos e interesses das pessoas com deficiência. [...] 9. A tutela dos interesses e direitos dos hipervulneráveis é de inafastável e evidente conteúdo social, mesmo quando a Ação Civil Pública, no seu resultado imediato, aparenta amparar uma única pessoa apenas. É que, nesses casos, a ação é pública, não por referência à quantidade dos sujeitos afetados ou beneficiados, em linha direta, pela providência judicial (= critério quantitativo dos beneficiários**

imediatos), mas em decorrência da própria natureza da relação jurídica-base de inclusão social imperativa. Tal perspectiva – que se apóia no pacto jurídico-político da sociedade, apreendido em sua globalidade e nos bens e valores ético-políticos que o abrigam e o legitimam – realça a necessidade e a indeclinabilidade de proteção jurídica especial a toda uma categoria de indivíduos (= critério qualitativo dos beneficiários diretos), acomodando um feixe de obrigações vocalizadas como jus cogens. **10. Ao se proteger o hipervulnerável, a rigor quem verdadeiramente acaba beneficiada é a própria sociedade, porquanto espera o respeito ao pacto coletivo de inclusão social imperativa, que lhe é caro, não por sua faceta patrimonial, mas precisamente por abraçar a dimensão intangível e humanista dos princípios da dignidade da pessoa humana e da solidariedade. Assegurar a inclusão judicial (isto é, reconhecer a legitimação para agir) dessas pessoas hipervulneráveis, inclusive dos sujeitos intermediários a quem incumbe representá-las, corresponde a não deixar nenhuma ao relento da Justiça por falta de porta-voz de seus direitos ofendidos. [...] 14. Deve-se, concluir, por conseguinte, pela legitimidade do Ministério Público para ajuizar, na hipótese dos autos, Ação Civil Pública com o intuito de garantir fornecimento de prótese auditiva a portador de deficiência. 15. Recurso Especial não provido. (REsp 931513, Órgão Julgador: S1 – Primeira Seção, STJ, Relator: Ministro Carlos Fernando Mathias (Juiz Federal convocado do TRF 1ª Região), Relator p/ Acórdão: Ministro Herman Benjamin, Data da Publicação: DJe 27/09/2010). (Grifos nossos).**

