

Vila Verde, MR, Santana, LSG, Mello, MMC & Cavalcante, MM (2020). Citizenship from the accessibility perspective: leisure in Salvador beaches, Bahia, Brazil. *Research, Society and Development*, 9(7): 1-27, e242974047.

**Cidadania sob a perspectiva da acessibilidade: o lazer nas praias de Salvador, Bahia, Brasil**

**Citizenship from the accessibility perspective: leisure in Salvador beaches, Bahia, Brazil**

**Ciudadanía desde la perspectiva de accesibilidad: ocio en las playas de Salvador, Bahia, Brasil**

Recebido: 28/04/2020 | Revisado: 01/05/2020 | Aceito: 04/05/2020 | Publicado: 10/05/2020

**Mariane Reis Vila Verde**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1494-338X>

Universidade Salvador - UNIFACS, Brasil

E-mail: [mariane.vila@gmail.com](mailto:mariane.vila@gmail.com)

**Leonardo Silvério Gonçalves de Santana**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1974-140X>

Universidade Salvador - UNIFACS, Brasil

E-mail: [l\\_silverio@hotmail.com](mailto:l_silverio@hotmail.com)

**Marcia M. Couto Mello**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2299-3117>

Universidade Salvador - UNIFACS, Brasil

E-mail: [mellomarcia@uol.com.br](mailto:mellomarcia@uol.com.br)

**Marília Moreira Cavalcante**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6852-1417>

Universidade Salvador - UNIFACS, Brasil

E-mail: [marilia.cavalcante@unifacs.br](mailto:marilia.cavalcante@unifacs.br)

**Resumo**

No Brasil, a parcela da população que possui algum tipo de limitação ou deficiência, quase sempre, encontra-se excluída dos planejamentos urbanos, tendo a garantia ao seu direito à cidade restringida. Na cidade de Salvador, capital da Bahia, o contraste entre os locais públicos e privados denuncia a diferenciação nos investimentos, nas fiscalizações e nas aplicabilidades das normativas de adequação dos espaços para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Diante da afirmativa, tendo como tema de estudo a cidadania sob os

aspectos da acessibilidade, o objetivo geral da pesquisa debruça-se a analisar a acessibilidade às praias de Salvador, opção pública de lazer, relacionando-a com os modais de transporte urbano e a requalificação da orla. Para alcançar este objetivo, buscou-se a pesquisa qualitativa, tendo como base conceitos pertinentes ao tema proposto, e a pesquisa de campo com visitas as praias a fim de observar os aspectos acessíveis. O trabalho pondera as normativas e estatutos de adequação e acessibilidade, destacando também os projetos sociais de recreação que promovem um acesso mais humanizado as praias, como o ParaPraia e Praia Eficiente, iniciativas vigentes na cidade. O estudo demonstra que a capital baiana, no período recente, vem adotando políticas que buscam a construção de uma arquitetura urbana inclusiva e uma sociedade mais consciente.

**Palavras-chave:** Direito à cidade; Cidadania; Acessibilidade às praias; Lazer.

### **Abstract**

In Brazil, the portion of the population that has some type of limitation or disability is almost always excluded from urban planning, with the guarantee of their right to the city being restricted. In the city of Salvador, capital of Bahia, the contrast between public and private places denounces the differentiation in investments, in inspections and in the applicability of regulations for adapting spaces for people with disabilities and reduced mobility. In view of the affirmative, having citizenship as a subject of study in terms of accessibility, the general objective of the research is to analyze accessibility to the beaches of Salvador, a public leisure option, relating it to urban transport modes and the edge requalification. To achieve this objective, qualitative research was sought, based on concepts relevant to the proposed theme, and field research with visits to beaches in order to observe accessible aspects. The work considers the norms and statutes of adequacy and accessibility, also highlighting social recreation projects that promote more humanized access to beaches, such as ParaPraia and Praia Eficiente, initiatives in force in the city. The study demonstrates that the bahian capital, in the recent period, has been adopting policies that seek the construction of an inclusive urban architecture and a more conscious society.

**Keywords:** Right to the city; Citizenship; Accessibility to beaches; Leisure.

### **Resumen**

En Brasil, la porción de la población que tiene algún tipo de limitación o discapacidad casi siempre se excluye de la planificación urbana, con la garantía de su derecho a la ciudad restringido. En la ciudad de Salvador, capital de Bahía, el contraste entre lugares públicos y

privados denuncia la diferenciación en inversiones, en inspecciones y en la aplicabilidad de regulaciones para adaptar espacios para personas con discapacidad y movilidad reducida. En vista de lo afirmativo, teniendo la ciudadanía como tema de estudio en términos de accesibilidad, el objetivo general de la investigación es analizar la accesibilidad a las playas de Salvador, una opción de ocio público, relacionándola con los modos de transporte urbano y recalificación de bordes. Para lograr este objetivo, se buscó investigación cualitativa, basada en conceptos relevantes para el tema propuesto, e investigación de campo con visitas a playas para observar aspectos accesibles. El trabajo considera las normas y los estatutos de adecuación y accesibilidad, destacando también los proyectos de recreación social que promueven un acceso más humanizado a las playas, como ParaPraia y Praia Eficiente, iniciativas vigentes en la ciudad. El estudio muestra que la capital baiana, en el período reciente, ha estado adoptando políticas que buscan la construcción de una arquitectura urbana inclusiva y una sociedad más consciente.

**Palabras clave:** Derecho a la ciudad; Ciudadanía; Accesibilidad a las playas; Ocio.

## 1. Introdução

A mobilidade urbana é um projeto essencial para todos os grandes centros urbanos, a necessidade da circulação eficiente de pessoas e mercadorias é o fator primordial para realização das atividades econômicas, sociais, culturais e políticas.

Para um planejamento urbano mais inclusivo e democrático, a acessibilidade deve ser entendida de forma muito mais ampla, como uma rede de serviços e infraestrutura que integre e interligue todos os espaços públicos, fomente o livre deslocamento pela cidade, promova a independência e considere também as limitações físicas e as condições econômicas dos cidadãos.

Erroneamente, a problemática quanto a acessibilidade nos modais urbano e a livre circulação das pessoas com algum tipo de deficiência, quase sempre, é associada a solução de se adaptar a frota de ônibus ou instalar rampas e piso tátil. Contudo, essa visão distorcida interfere na abordagem eficaz do problema, uma vez que, desconsidera tantas outras barreiras, equipamentos, limitações e necessidades específicas.

A parcela da população que possui algum tipo de limitação ou deficiência, infelizmente, quase sempre, encontra-se excluída do planejamento urbano tendo suas necessidades especiais desconsideradas. A inércia do poder público em ofertar serviços e espaços adequados a tais condições, restringi as oportunidades e amplificam as barreiras

físicas e sociais já existentes, agravando a dificuldade de acesso ao mercado de trabalho, a educação, ao convívio social e ao lazer, por exemplo.

A equidade social visa equiparar as oportunidades para que todas os indivíduos sejam incluídos à vida social de forma mais igualitária e democrática. Fazer parte de certos grupos, com direitos e deveres, participação dos cidadãos na vida da sociedade e a construção de um diálogo inclusivo, é definir o termo cidadania e afirmar que tais ações garantem a qualquer cidadão o direito a cidade (Marshall, 1950).

Relacionar cidadania e acessibilidade é se debruçar sob a concepção das urbes, compreender o processo de requalificação das cidades, as normativas e leis vigentes, a garantia do direito de apropriação, uso e ocupação de locais públicos de lazer, garantia essa que se contrapõe com a realidade vivenciada nas grandes metrópoles, onde a acessibilidade é aspecto quase exclusivo dos espaços privados de lazer.

A escolha da praia como objeto de estudo surge diante do seu entendimento como espaço público de uso comum e coletivo da sociedade, sendo o acesso a areia e ao mar, gratuito e de grande importância para as cidades litorâneas, principalmente aquelas que detém grande potencial atrativo, como o caso da cidade de Salvador-BA, um dos principais destinos turísticos do nordeste brasileiro. Tendo em vista a sua livre utilização, surgem à pressuposição que as praias são espaços acessíveis a todos, contudo, um olhar mais aclarado ao tema denuncia as diversas barreiras existentes, que desfavorecem as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, entraves crônicos presentes tanto na cidade formal, quanto na informal.

Tendo como tema de estudo a cidadania sob a perspectiva do acesso as praias, o objetivo geral da pesquisa debruça-se a analisar os aspectos da acessibilidade às praias de Salvador, para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, relacionando com os modais de transporte público e a requalificação da orla soteropolitana. Para isso, buscou-se observar os recentes projetos de intervenções urbanísticas realizadas na faixa da orla que asseguram o direito à cidade, tendo como premissa, o direito ao lazer urbano.

Para tratar o assunto, além da introdução, metodologia e conclusão, o presente artigo se discorre através de cinco partes, inicialmente abordando conceitos de cidadania relacionados com o direito à cidade. A segunda seção versa sobre o entendimento do lazer e do objeto de estudo, a praia, buscando entender a sua evolução e atribuições ao longo do tempo e, por fim, destacar as praias de Salvador. O terceiro ponto explana as normativas legais da acessibilidade. O quarto ponto analisa os reflexos na mobilidade urbana, destacando os projetos de requalificações e as praias que detém estruturas físicas acessíveis em Salvador. O quinto e último, apresenta alguns dos principais projetos executados nas praias, destacando

os programas ParaPraia e Praia Eficiente, vigentes na cidade de Salvador, e demonstrando as contradições na aplicabilidade das normativas de acessibilidade entre os espaços de lazer públicos e privados.

## 2. Metodologia

Para Gil (2008, p. 26), a pesquisa é entendida como um “processo formal e sistemático de desenvolvimento do método científico. Já para Pereira et al. (2018) é a busca por novo ou novos saberes. O objetivo fundamental da pesquisa é descobrir respostas para problemas mediante o emprego de procedimentos científicos”.

O presente artigo trata-se de uma pesquisa qualitativa, que visa identificar, interpretar e compreender os variados fatores pertinentes ao fenômeno estudado, e foi desenvolvido também a partir de pesquisas documental e bibliográfica, tendo como base conceitos pertinentes ao tema proposto e o estudo de campo, com visitas *in loco* as praias soteropolitanas a fim de observar se as mesmas detêm ou não aspectos de acessibilidade.

## 3. O conceito de Cidadania e o Direito à Cidade

As cidades originaram-se a partir das primeiras aldeias e seus aglomerados, estabelecimentos comunitários compostos por agregações de indivíduos em prol de objetivos comuns. Neste cenário, o homem percebe a necessidade do convívio em coletividade, a adoção de práticas de ajuda mútua, a divisão de tarefas e a fixação de regras que prezem principalmente pela proteção, alimentação, trocas comerciais e perpetuação da espécie (Mumford, 2004).

Falar sobre cidadania é compreender que o termo em questão antecede a relação entre homem e cidade, logo, sua conceituação está em constante evolução, se modificando diante das transformações culturais, mudanças sociais, das novas configurações territoriais e dos paradigmas ideológicos.

O conceito de cidadania oriundo da Grécia antiga e, Roma resume-se aos direitos restritos a poucos, pois somente os nobres poderiam exercer e usufruir dos direitos políticos. Com o surgimento dos estados nacionais, na Baixa Idade Média, o conceito apresenta-se ligado aos direitos políticos, com mudanças na questão social, sendo o cristianismo fator fundamental para reformulação do termo e adoção da ideia de igualdade. Os ideais de

liberdade, igualdade e a busca pela inclusão social são aspectos marcantes do conceito de cidadania durante o período das revoluções Francesa e Americana (Melo, 2013).

O período da segunda guerra mundial foi importante e decisivo para a mudança ideológica sobre o termo cidadania. Os horrores da guerra e as agressões cometidas a determinados grupos sociais, serviram como base para o surgimento das diretrizes dos direitos humanos, uma ação conjunta entre as nações com o intuito de proteger o indivíduo, garantir a integridade e evitar a repetição de tais atrocidades (Amarante, 2016; Benevides, 2013; Melo, 2013).

O conceito de cidadania, que originalmente representava o direito de votar e ser votado, centrando-se praticamente em participação política, ao longo dos eventos históricos foi abarcando diversas bandeiras e lutas sociais, ao mesmo tempo em que convergia para um único discurso, o da garantia aos direitos e deveres de todo cidadão, discurso esse que é mutável e adaptável, aplicado de acordo as tradições e estatutos de uma comunidade politicamente e socialmente articulada.

Atualmente, o termo conceitua um caráter muito mais amplo e abrangente, representando todos os direitos do indivíduo, mas sem perder o viés cívico e civil, onde o Estado possui o dever de prover a proteção ao direito à vida, à educação, à informação, à participação nas decisões públicas. Destacando que a educação é considerada uma questão indispensável para o exercício da cidadania (Benevides, 2013; Melo, 2013).

A cidadania está integralmente ligada a uma determinada ordem jurídica e política de uma constituição, para Benevides (2013) o seu conceito está atrelado as decisões políticas e sendo o governo, órgão responsável por modificar e estabelecer os direitos e os deveres, e determinar o ordenamento jurídico. O título cidadania torna-se um *status* universal a todos os cidadãos que vigoram sob a mesma constituição, independentemente da sua classe social e poder econômico, sendo um *status* de caráter político dotado de deveres e direitos (Parker, 1998).

De acordo com Saviani (2017, p. 2) ser cidadão é “ser sujeito de direitos e deveres, pois, como membro da sociedade cada indivíduo tem não apenas o direito, mas também o dever de participar de sua organização e de sua direção”. O indivíduo através de partidos, sindicatos e associações tem o poder de participar da vida da cidade e da sociedade, porém, para tal ato o mesmo precisa estar habilitado. Para estar capacitado a participar, é imprescindível que o indivíduo tenha acesso aos serviços básicos que lhe é de direito constitucional, como: educação, saúde, transporte, moradia digna, infraestrutura sanitária, segurança e lazer.

Souza (1994), tendo como aporte as obras de Max Weber, afirmou que a cidadania é um produto construído pelas cidades ocidentais, destacou que as relações nos centros urbanos iam além das relações econômicas e desta forma, revolucionaram a política, sendo a cidadania vista e estudada como um processo interno, uma evolução das formas de consciência moral e a construção da identidade de uma sociedade. A cidadania fazia parte do mundo moderno onde “as questões da vida privada é pré-condição para a participação consciente nos problemas comuns na vida pública” (Souza, 1994, p.5), contudo, a concessão de direitos aos cidadãos não fomentava a redução ou a erradicação da desigualdade, tanto social quanto econômica. Perante a isso, Weber (1994) passou a defender que a cidadania não passava de um frenesi da camada dominante alienada que buscava olhar somente para a “cidade legal”.

Para Marshall (1950), o termo cidadania demonstra que certos grupos faziam parte de uma determinada comunidade, onde direitos e deveres eram iguais e se privilegiavam os valores políticos, sendo imprescindível a participação dos cidadãos na vida em sociedade, para a construção de diálogo inclusivo, participativo e ativo, principalmente com as questões políticas e sociais, garantindo-lhes o direito à cidade.

Para conceituar o direito à cidade se faz necessário recorrer aos autores clássicos. Para Lefebvre (2001), o direito a cidade está restritamente relacionado ao direito de apropriação do espaço, defendendo o direito à liberdade, individualização e ao uso de áreas urbanas comuns pelos seus cidadãos. Em sua obra “*Le droit à la ville*”, demonstra a cidade como um ambiente complexo e como um produto de gerar lucros, onde as problemáticas da sociedade vão além das questões espaciais, englobando aspectos sociais e econômicos que contribuem com a segregação de uma parcela dos seus habitantes, os atores sociais. O direito à cidade é verificado como um conceito acadêmico e de luta social, onde o indivíduo é visto como objeto e a cidade como um sujeito, por ser um espaço físico de produção de bens, construção de habitações e locais de relações sociais, compreendida como além de usufruto dos benefícios públicos urbanos e se manifestando na modificação desses espaços, comuns a todos.

Tendo como alicerce as ideias de Lefebvre e Robert Park, Harvey (2014) pauta que o direito à cidade não deve ser entendido como um conceito superficial que visa proporcionar apenas o acesso à cidade, mas sim transformá-la, reinventá-la e renová-la, propondo a cidade como um espaço físico fruto do processo de urbanização e moldada a partir do poder da coletividade. O autor afirma que “é direito mudar a cidade mais de acordo com o desejo de nossos corações” (Harvey, 2014, p.28). Em “A liberdade da cidade”, Harvey (2009) cita Robert Park ao afirmar a existência de uma sinergia entre a cidade e o indivíduo, tornando

inseparável o tipo de cidade que se espera ser e o tipo de indivíduos que se espera que se tornem, defendendo que “a liberdade para nos fazermos e nos refazermos, assim como nossas cidades, é um dos mais preciosos, ainda que dos mais negligenciados, dos nossos direitos humanos” (Harvey, 2009, p.9).

Dessa forma, os conceitos de cidadania e de direito à cidade se interligam. A noção de cidadania abordada busca apresentar as variadas interpretações e concepções, porém, todos os discursos convergem na defesa da luta política para que os cidadãos detenham, de forma democrática, o real direito à cidade, e o Estado cumpra suas obrigações estimulando uma conduta positiva de participação. A cidadania deve promover e incentivar a participação ativa da sociedade, para que o cidadão seja o foco das discussões sociais e a cidade palco da aplicabilidade dos direitos e deveres de todos.

De acordo com as concepções dos grandes estudiosos e sociólogos, entende-se a cidade como resultante da interação entre classes e seus indivíduos e as inquietações e revoluções sociais de cada época buscam promover mudanças nas esferas sócio-político-econômicas. Ao relacionar as conceituações abordadas sobre cidade e cidadania, com a temática da acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida as praias soteropolitanas, verifica-se que o planejamento e as requalificações urbanas apresentam-se de forma separatista, segregando o espaço urbano e tornando latente a desigualdade socioespacial existente na cidade (Maricato, 2000; Villaça, 2003).

Maricato (2000) afirma que o espaço urbano se representa de duas formas: a “ideia fora do lugar” que pode ser exemplificado pela cidade formal, a realidade concreta, com áreas planejadas, com a existência dos investimentos do poder público e o controle do uso e ocupação do solo, tendo em contraposto, o “lugar fora da ideia”, entendido como a cidade informal, que cresce sendo ignorada pelos investimentos públicos em infraestrutura e serviços urbanos, com menor valorização fundiária e baixo controle do uso e ocupação do solo.

O paradoxo neste objeto de estudo, as praias de Salvador, encontram-se subjugados desde os primeiros planos urbanísticos que distinguia a Cidade Alta da Cidade Baixa, e se ratificou ao longo do processo histórico de crescimento da metrópole. Atualmente, quando se refere a orla, o imaginário popular se restringe a região nobre da cidade, banhada pelo Oceano Atlântico e, costumeiramente, toda a faixa de orla localizada no subúrbio, banhada pela Baía de Todos os Santos, denominada de cidade baixa, passa a ser inferiorizada.

Essa concepção dicotômica da orla de Salvador, por um longo período ditou as regras de uso e ocupação, de forma que, a extensa faixa do litoral soteropolitano que encontra-se classificada como área nobre, a faixa de orla da cidade formal, se destaca com a constante

valorização do solo e grandes investimentos públicos, contudo, ainda são locais que apresentam grandes barreiras a acessibilidade nas suas praias.

Neste cenário, o direito ao espaço urbano público de forma igualitária torna-se uma concepção cada vez mais utópica, constatada ao observa que nas regiões consideradas nobres, as quais concentram grandes investimentos, mesmo após sofrerem intervenções urbanísticas e ações de requalificação, continuam possuindo entraves em sua acessibilidade, negando o livre trânsito, reforçando a segregação existente nos espaços públicos e reafirmando a desigualdade socioespacial presente em nossa cidade.

#### **4. Praia como Espaço Público de Lazer**

No cenário atual, cresce consideravelmente as discussões que envolvem a temática do lazer, tanto nas esferas políticas, abarcando o papel do Estado em sua promoção, quanto na esfera social, sobre aos parâmetros de bem-estar e promoção da cultura. Destaca-se também o forte apelo da indústria do entretenimento e turismo, que no âmbito econômico, transformam os espaços e as cidades em produtos meramente mercadológicos, posto à venda aos seus visitantes (Monte-Mór, 2006). Tal descrição busca exemplificar os motivos pelos quais entra em voga a questão do acesso ao lazer como instrumental vital a qualquer indivíduo e sociedade.

Parker (1978), afirma que o conceito de lazer nasce na sociedade industrial, inicialmente entre as classes operárias, descrevendo-o como o momento de descanso entre as longas jornadas de trabalho que levavam os operários ao esgotamento físico e mental. Desta forma, a necessidade de um tempo de folga tornou-se exigência dos movimentos sociais nas lutas por direitos e, melhores condições de trabalho.

Ao longo dos séculos a relação com a praia e suas formas de uso transformou-se conforme os avanços das sociedades, conhecimentos e costumes, tendo o cenário mais recente, formado no momento em que a praia deixou de ser vista como um território vazio e passou a ser valorizada como um espaço desejado. Observando as ações mais comuns das pessoas que frequentam as praias na atualidade, em busca do banho de mar e sol, contemplações da paisagem, passeios turísticos, práticas esportivas, encontros e tantas outras formas recreativas, se faz interessante traçar um breve panorama sobre a relação e as práticas exercidas nas praias.

Enquanto no mundo ocidental, de acordo com Andrade (2015), as praias evoluem de um território vazio (1400 a 1650), para uma praia terapêutica (1650 a 1910) até se tornar um

espaço lúdico (1910 à atualidade). No Brasil, segundo Azevedo (1988), o banho de mar, o passeio e sua contemplação são práticas antigas, porém o uso da praia nos moldes atuais foi popularizado somente no início do século XX.

No Brasil, entre os séculos XIX e XX, as praias eram destinadas para cura medicinal, diversão, descanso, local para prática esportiva, e neste período a praia deixa de ser somente um espaço público e adquire características de um espaço para a prática da sociabilidade e lazer. As evoluções históricas em conjunto com as transformações sociais, econômicas e culturais, refletiram no uso das praias, transformando-as em um local de manifestações de comportamentos, de costumes, exposição do corpo, convívio entre gêneros e os diversos grupos sociais (Andrade, 2015).

Nesse período, as principais cidades litorâneas do país, como exemplo do Rio de Janeiro, Salvador, Fortaleza e Recife, começam a intensificar o processo de incorporação e valorização das faixas de orla através dos planos de expansão urbana. Novos túneis, linhas de bondes, avenidas à beira mar, quarteirões, calçadões, loteamentos e construções imobiliárias passam a compor a paisagem das praias e dos bairros circundantes, assim como as casas de veraneio que se multiplica em bairros e cidades um pouco mais distantes, elementos característicos das cidades litorâneas e que se tornaram símbolos de *status* e poder.

Ao longo das décadas, quase toda a zona costeira foi ocupada e redefinida por meio dos novos padrões e novas formas de uso. Na cidade de Salvador as transformações espaciais e sociais, condicionadas pela valorização da orla marítima e dos espaços litorâneos, sempre balizou a expansão urbana da cidade.

Como maior exemplo, a praia do Porto da Barra, em Salvador-BA, se destaca nas décadas de 60 e 70, por ser um local de ponto de encontro de jovens influenciados pelo movimento *hippie*, movimentos contracultura, a exemplo dos Tropicalistas. Tais grupos passam a frequentar e se reunir nesta praia, tornando-lhe um espaço democrático, sendo visível a mistura das classes sociais, gêneros, idades e palco de manifestações, encontros, reuniões, práticas que revolucionavam o cotidiano, os costumes da época e desafiavam a ditadura (Andrade, 2015).

As constatações anteriores demonstram que o conceito do uso da praia, no Brasil, sempre evolui agregando novas percepções, até culminar no molde adotado nos dias atuais, compreendendo a praia como um espaço público e democrático de sociabilidade. Contudo, não sendo encontrado, no estudo histórico nenhuma constatação quanto a sua acessibilidade ou inclinação a tal temática.

As vantagens naturais da capital baiana, agregadas aos investimentos em turismo, destacando o aeroporto internacional e a Linha Verde, construída em 1993 como a primeira rodovia ecológica do País e principal rota de acesso às praias do litoral norte, demonstram a tendência das dinâmicas que transformaram a orla da cidade e suas zonas de praia em mercadoria nobre, rentável e elitizada. As praias de Salvador residem no imaginário popular de brasileiros e estrangeiros, e assim, durante o ano todo, o clima tropical, o banho de mar e o calendário de festas atraem milhares de visitantes.

Conforme relatório da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis da Bahia (ABIH-BA), Salvador apresenta-se como a terceira maior rede hoteleira do país e a primeira da região Norte/Nordeste no quesito número de quartos, e de acordo com os dados, a capital oferta cerca de 7% do total dos meios de hospedagem disponíveis no Brasil. Segundo o IBGE, em 2011 a região metropolitana da cidade possuía 516 meios de hospedagem, com quartos e leitos suficientes para atender aproximadamente 50 mil hóspedes, perdendo apenas para as cidades de São Paulo, capaz de atender 146 mil, e Rio de Janeiro, capaz de atender 83 mil hóspedes (ABIH-BA, 2016).

Como indicativo de superação da recessão econômica do país nos últimos anos, registrou-se um aquecimento dos investimentos na atividade turística de Salvador, como exemplo, os empreendimentos de luxo Fera Palace e o Fasano, hotéis de destaque e alto padrão inaugurados em 2017 e 2018, respectivamente. Conforme dados do IBGE, o setor de turismo baiano registrou um crescimento de 11% em 2019, quando comparado com o mesmo mês de 2018, a capital também foi a única cidade brasileira a circular na lista do jornal americano *The New York Times*, como um dos 52 pontos turísticos mais recomendados do mundo, lista com os melhores lugares a serem visitados em 2019 (A Tarde, 2019).

A cidade litorânea de Salvador detém uma orla marítima com cerca de cinquenta quilômetros banhada pela Baía de Todos os Santos e o Oceano Atlântico. As águas tranquilas, o mar aberto e os arrecifes, tornam-se locais de grande diversidade que atraem banhistas em todas as épocas dos anos. No quesito praia, Salvador destaca-se por atender a todos os “gostos” e “bolsos” e dessa forma, o uso da orla torna-se também mais um indicador da segregação social e econômica.

Na região do subúrbio ferroviário, área demarcada pela ocupação irregular e descaso das políticas públicas, está localizada a célebre Praia de Inema, eleita como local de veraneio dos últimos presidentes, e próximo a essa região encontram-se também as praias da Boa Viagem, Cantagalo e da Ribeira, geralmente frequentadas por moradores do entorno.

Todos os anos milhares de foliões percorrem o circuito Barra/Ondina durante os dias de folia do carnaval, e desta forma, o Farol da Barra é a imagem inerente quando se busca vender o turismo em Salvador. As praias do Porto, do Farol e a Praia de Ondina compõem um dos pontos turísticos mais visitados da cidade, tornando-se um dos equipamentos de maior visibilidade e destinação de recursos públicos, perceptível nas constantes obras de requalificação e manutenção da sua orla, na especulação imobiliária, no ordenamento do trânsito e na realização de eventos.

Um pouco mais acima, encontra-se a histórica região do Rio Vermelho, bairro boêmio, reconhecido por suas colônias de pescadores, ainda existentes, e como o local de residência do falecido escritor Jorge Amado. No dia 2 de fevereiro, a praia do Rio Vermelho é palco da famosa Festa de Iemanjá, um dos maiores simbolismos do sincretismo religioso presente na cidade e um dos aspectos de maior visibilidade da ligação do povo soteropolitano com o mar.

Seguindo mais ao norte, encontram-se praias um pouco mais distantes do “miolo” da cidade, como as praias do Jardim de Alah, Armação, Piatã e Itapuã, cada uma com seus aspectos pertinentes e público fiel. Já para quem busca maior tranquilidade, as praias do Flamengo e de Stella Maris, apresentam-se como opções mais elitizadas, marcadas pela presença de condomínios tipo *villages* e pela conurbação com o município de Lauro de Freitas.

Neste cenário, é pertinente destacar também a existência de grandes faixas de orla com acesso restrito a praia, quase que de uso particular, além do constante processo de detrimento da paisagem natural, dos vilarejos de pescadores e suas comunidades tradicionais, em prol das transformações urbanísticas associadas ao desenvolvimento da atividade turística.

## **5. Amparos Normativos de Adequação e Acessibilidade**

No que versa o campo legislativo e normativo, tendo em vista que as praias são espaços públicos de bem e uso da coletividade, sendo o seu acesso livre e sem custo, buscou-se abordar a temática da mobilidade urbana para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida tendo como aporte: o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15), as Normas para Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência da ONU n.º 48/96 de 1993, o Estatuto das Cidades (Lei 10257/01) e a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15) define em dois grupos distintos as pessoas com deficiência das pessoas com mobilidade reduzida. O primeiro grupo é

composto por aquelas pessoas com “impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”. Para o outro grupo, a lei define as pessoas com mobilidade reduzida como “aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso”.

O Estatuto em questão traz o terceiro título inteiramente voltado à questão da acessibilidade, iniciando com a afirmativa que “a acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social” e assegurando em diversos artigos e parágrafos, deste mesmo título, o desenho universal para os projetos voltados a “construção, a reforma, a ampliação ou a mudança de uso de edificações abertas ao público, de uso público ou privadas de uso coletivo”, isto é, visando à execução de forma acessível, para que os tais espaços sejam utilizados por todas as pessoas de forma igualitária (Brasil, 2015).

As Normas para Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência da ONU n.º 48/96 (Resolução ONU 48/96, 1993), utilizada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, afirma que “os Estados devem reconhecer a importância fundamental da acessibilidade no processo de realização da igualdade de oportunidades em todas as esferas da sociedade”, sendo o mesmo, responsável pelo acesso universal ao meio físico, bem como a eliminação de obstáculos, concepção e construção de um ambiente que garanta a acessibilidade a todos.

O 3º parágrafo do Art. 41, no capítulo III do Estatuto das Cidades (Lei 10257/01), que se refere à acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, foi incluso em 2015 através do Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº Lei 13.146/15), estabelecendo que:

As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros (Brasil, 2001).

A citação acima ratifica a concordância existente entre o estatuto e o plano diretor local, o plano de rotas, reformas, ampliações e implantações dos passeios públicos, que devem garantir a acessibilidade a todos, sem negligência, e também “a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres” (Brasil, 2001), incluindo os locais públicos voltados à prática de lazer e sociabilidade, neste caso, incluindo as praias e suas orlas.

Tendo em vista as diversas normativas que visa à inclusão de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, a Constituição Federal brasileira (Brasil, 1988), no 2º parágrafo do Art. 227, presente no capítulo VII - da Família, da Criança, do Adolescente, do Jovem e do Idoso, afirma que:

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 (Brasil, 1988).

As normativas apontam como prioridade a necessidade da mudança e adaptação do desenho urbano, espaços livres de obstáculos, visando agregar de forma universal todos os grupos sociais. Porém, vale ressaltar que os projetos de acessibilidades aos locais públicos devem convergir, cooptar e comunicar-se com os planos de mobilidade das cidades. Somente por meio de uma rede de integração ampla, acessível e pública, entre os meios de transportes e o espaço urbano, a cidade se transformará em espaço democrático, fomentando a equidade, a livre circulação e a participação social.

## **6. Salvador, uma Cidade Acessível?**

De acordo com o censo 2010 (IBGE, 2010), a cidade de Salvador, capital do estado da Bahia, possuía 2.675.656 habitantes, dos quais, 2.331.049 possuíam 10 anos ou mais idade, e deste total, uma elevada parcela da população, aproximadamente 40%, declararam possuir algum tipo de deficiência, tendo grande ou alguma dificuldade. Ao estratificar os dados foi possível identificar as deficiências mais frequentes: deficiência visual (60%), motora (21%), auditiva (15%), mental ou intelectual (4%) e 0,6% não declararam o tipo de deficiência.

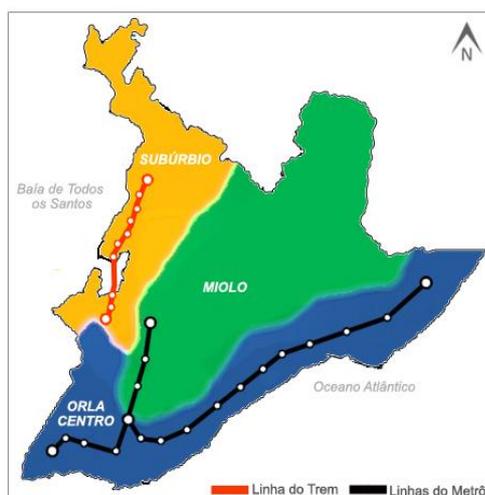
No que tange a questão da mobilidade, Salvador conta com três modalidades de locomoção pública na sua porção continental: metrô, ônibus e trem. O metrô é o modal mais recente da capital baiana, operando desde 2014, contendo duas linhas, e ao longo da sua

extensão de 33km foram instaladas 20 estações totalmente acessíveis, com rampas, elevadores, escadas rolantes, piso tátil e sanitários adaptados para pessoas com deficiência, sendo oito delas integradas aos terminais de ônibus, facilitando a locomoção pela a cidade (CCR Metrô Bahia, 2020).

Operando há 38 anos, o sistema de trens do subúrbio de Salvador é o meio de locomoção mais barata da capital, contudo, a precariedade da sua estrutura resulta nas constantes queixas da população. Operando na parte baixa da cidade, detém uma única linha férrea, que liga o bairro da Calçada ao Subúrbio, com um trajeto que dura em média 25 minutos, extensão aproximada de 13,5km, percorrendo dez estações. Em relação à acessibilidade, apesar das estações possuírem piso tátil nas plataformas de embarque, os demais aspectos não seguem as normativas, tornando o acesso e uso do modal arriscado para pessoas com alguma deficiência e dificuldade de locomoção (Bahia Meio Dia – Salvador, 2019; Bittencourt & Nascimento, 2019; Sedur, 2020).

Em relação aos ônibus, principal meio de transporte público dos soteropolitanos, a Secretaria Municipal de Mobilidade (Semob) publicou em 2018, através do Anuário de Transportes Urbanos (Salvador, 2018), que a cidade detinha uma frota total de 2.401 ônibus, da qual, 94,34% (2.265 ônibus) da frota era considerada acessível, ou seja, possuíam plataforma elevatória para cadeirante. Vale salientar que o 3º parágrafo do artigo 38 do Decreto Presidencial no 5.296/2004 (Brasil, 2004), estabeleceu que “a frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto”.

**Figura 1:** Operação dos modais urbanos de Salvador/BA.



Fonte: Elaboração própria, adaptado do Integra (2020).

A Figura 1 representa o atual o sistema de ônibus de Salvador, dividido em três áreas operacionais, sendo cada uma delas atendida por uma empresa específica: setor do Subúrbio atendido pela empresa Plataforma (Plataforma Transportes SPE S/A); Miolo atendido pela OTTrans (Ótima Transportes de Salvador S/A); e a área Orla-Centro atendida pela Salvador Norte (CSN- Transportes Urbanos SPE S/A) (Integra, 2020).

A divisão setorial permite estratificar a quantidade da frota de ônibus classificada como acessível, adaptada com plataformas elevatórias. A maior frota pertence à empresa OTTrans, com 870 ônibus que atendem o “miolo” da cidade, abrangendo os bairros de Mussurunga a Pernambués, incluindo Cajazeiras e Pau da Lima. A segunda maior frota de veículos adaptados pertence à empresa Plataforma Transportes SPE S/A, com 712 veículos que atendem as linhas da região do subúrbio, indo dos bairros de São Tomé de Paripe até Comércio. A terceira empresa, CSN - Transportes Urbanos SPE S/A, com seus 683 veículos adaptados, abrange as rotas da Praça da Sé até Itapuã (Salvador, 2019a). Logo, percebe-se que a região da borda atlântica, referente às praias da cidade alta, maior extensão litorânea, detém a menor frota de ônibus adaptados (Figura 1).

O percentual expressivo da frota adaptada que opera na cidade, 94,34% dos ônibus, não necessariamente reverbera na qualidade do serviço de transporte público, uma vez que, no trajeto de viagem é necessário considerar também as calçadas, pontos de ônibus, estações, estrutura e equipes de apoio. Queiroz (2019) denuncia que a cidade não cumpre a legislação e as empresas não são devidamente fiscalizadas, “muitos ônibus operam com a plataforma elevatória com defeito e inoperantes” dificultando a locomoção dos cadeirantes, e que os quase 6% da frota que não foi adaptada, dificulta o acesso das pessoas com mobilidade reduzida, incluindo os idosos, gestantes e deficientes visuais.

No que se refere ao lazer nas praias de Salvador, ao verificar o histórico das ações adotados pelos governantes, percebe-se claramente que os projetos de revitalização da cidade sempre detiveram um caráter excludente quanto a questão das pessoas portadoras de algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida. Com quase 50 km da extensão de orla, Salvador possuía, até o ano de 2013, apenas um local com rampa de acesso à praia, situada no bairro da Ondina e executada pela iniciativa privada.

Em 2013, a Prefeitura de Salvador, iniciou um projeto de intervenções em nove trechos da orla marítima, nos bairros: São Tomé de Paripe, Tubarão, Ribeira, Barra, Jardim de Alah/Armação, Rio Vermelho, Boca do Rio, Piatã e Itapuã, sendo orçado em mais de R\$ 111 milhões e tendo como objetivo a criação e a revitalização de equipamentos públicos, como calçadas, clico-faixas, iluminação pública, pisos compartilhados entre veículos e pedestres,

quadras, praças e restaurantes. Este projeto introdutório aclarou uma nova perspectiva sobre a importância de um melhor acolhimento nas praias soteropolitanas, incluindo as construções das primeiras rampas de acesso em algumas praias, tendo em vista, promover a acessibilidade às praias para os nativos e turistas (Borges, 2013).

Ao longo dos últimos sete anos, a gestão pública vem adotando uma nova postura em relação à requalificação e manutenção da orla soteropolitana, demonstrando assim, a preocupação em construir uma cidade mais competitiva, na questão do turismo, e mais alinhada ao discurso da acessibilidade. A intervenção mais recente envolve as praias de Itapuã, o entorno do Farol de Itapuã e Placafor, abrangendo uma área de aproximadamente 22 mil m<sup>2</sup>, com a ampliação dos espaços de contemplação as praias, quiosques, ciclo-faixas, quadras de esportes e rampas de acesso às praias (Jornal Correio da Bahia, 2019).

**Figura 2:** Destaque das praias com rampas acessíveis.



Fonte: Elaboração própria (2020).

Atualmente, a praia de São Tomé e a orla da Ribeira, no subúrbio; o Porto e o Farol da Barra, principal cartão postal da cidade; e o icônico Farol de Itapuã, são os principais exemplos de praias que foram favorecidas com grandes obras de requalificação e a construção de rampas de acesso a areia. Para aqueles que possuem algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, e buscam na praia uma opção gratuita de lazer, as intervenções

urbanísticas que facilitam o seu acesso, também podem ser encontradas nas praias da Boca do Rio, Armação e Boa Viagem, conforme pontos em destaque na Figura 2.

## **7. Por uma Praia mais Acessível**

De acordo com as Normas para Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência da ONU n.º 48/96 (Resolução ONU 48/96, 1993), todos os países membros devem buscar adequar seus espaços públicos com medidas acessíveis e fomentar parcerias com grupos de apoio, por meio de capacitação e informação, através de programas de recreação que promovam e desenvolvam a acessibilidade, ofertando a todos os cidadãos o direito de desfrutar de qualquer equipamento público destinado ao lazer, turismo ou esporte.

Ao investigar as praias brasileiras que oferecem equipamentos adaptados e buscam garantir à acessibilidade, destacam-se a praia de Copacabana (RJ), entre o posto 5 e 6, onde é ofertado a mais de 10 anos, através do Praia para Todos, infraestrutura móvel para tornar a praia mais inclusiva; a praia de Ilhabela (SP), que dispõe de equipe capacitada para ajudar no acompanhamento do banho de mar; a praia Ponta Negra (RN), que em 2013 passou por um reforma completa de integração e acessibilidade, incluindo a rede hoteleira, e promovendo atividades para pessoas com deficiência; praia de Porto de Galinhas e Recife (PE) e praia de Fortaleza (CE), que se destacam pela disponibilização de cadeiras anfíbias e esteiras sobre as areias, garantindo o acesso do cadeirante, da calçada até o mar, rampas de acesso as barracas de praia e um grupo de apoio de atendimento especial capacitado para ajudar de maneira eficiente as pessoas com deficiência (Espírito Santo TV, 2015; Feijó, 2019; Freedom, 2020; Gazeta Web, 2018; Praia Para Todos, 2019; Souza, 2018).

Na cidade de Salvador se destaca o ParaPraia, iniciativa que conta com a parceria do poder público, empresas privadas, alunos dos cursos de fisioterapia, enfermagem e educação física da Escola Bahiana de Medicina e Saúde Pública, voluntários e ONG'S, que através de cadeiras anfíbias e acessórios flutuantes, promovem o banho de mar assistido para deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida. O programa teve início na praia da Ondina, por conta da rampa já existente, e diante do sucesso de público ampliou-se para as praias da Ribeira, São Tomé de Paripe e Farol de Itapuã. Há também o programa Praia Eficiente, realizado na mesma praia de Ondina, pelo Instituto Baiano de Reabilitação (IBR), e atende pacientes em pós-reabilitação com práticas de treinos funcionais na areia e hidrogenástica no mar (Jornal Correio da Bahia, 2014; Jornal Correio da Bahia, 2015; Salvador, 2019b; Varela Notícias, 2019).

As duas iniciativas ofertadas à população soteropolitana são gratuitas e realizadas em dias específicos, não possuindo calendário fixo ou estruturas físicas permanentes, destaca-se também, que no histórico de realizações, apenas cinco praias foram beneficiadas: Ondina, Farol da Barra, Porto da Barra, Farol de Itapuã e Ponta de Humaitá. As iniciativas e projetos sociais tornam-se importantes ferramentas que buscam suprir a necessidade da população deficiente em acessar as praias, contudo, a sazonalidade dos eventos e a distribuição pontual não garantem o livre direito de uso e circulação, como também, não resolvem o problema latente da falta de acessibilidade, somente protelam as necessárias reformas na infraestrutura urbana e na adaptação dos espaços públicos.

Contrapondo-se as campanhas publicitárias que propalam os projetos e obras públicas realizadas, o que se vivencia nas praias é uma realidade bem desigual. Com um olhar mais afincado a infraestrutura urbana de Salvador, o que se percebe é uma cidade dotada de diversas barreiras físicas, amplificadas pelas falhas de relevo e comumente ignoradas por aqueles que não possuem restrições ou limitações.

As belezas naturais das praias brasileiras atraem todos os anos milhares de turistas, sendo considerado o principal atrativo e meio de lazer das cidades litorâneas, um cenário convidativo para todos os tipos de público, principalmente nas estações mais quentes do ano. Porém, poucas são as praias que permitem a livre circulação de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, tornando a acessibilidade a esses locais um importante fator que deve ser considerado pelo poder público e pelas iniciativas sociais (Figura 3).

**Figura 3:** Irregulares na calçada e dificuldades no acesso as praias.



Fonte: Arquivo pessoal (2019).

A Figura 3 retrata a problemática corriqueira das calçadas irregulares, que por muitas vezes são ocupadas pelo comércio informal. Outros exemplos, tais como: corrimão, piso tátil, rampas e escadarias em desconformidade com as normas técnicas; baixa frota de ônibus adaptados no circuito da orla; insuficiência das vagas de estacionamento e desrespeito as vagas reservadas; carência de banheiros públicos adaptados; falta de recursos de acessibilidade comunicacional e sinalização; deficiência no quantitativo de agentes públicos que auxiliam o banhista, também são facilmente encontrados na cidade.

Ao analisar o tema abordado, o paradoxo das grandes metrópoles repousa exatamente na questão das barreiras de acessibilidade nos espaços públicos de lazer, que se contrapõe aos espaços privados de lazer, dotados de total acessibilidade, a exemplo dos *shoppings centers*, cinemas, teatros, que cumprem rigorosamente os enquadramentos normativos técnicos estabelecidos, tendo como principal norma a NBR 9050/2015 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

As considerações realizadas evidenciam as diferenciações presentes no espaço urbano, tanto público quanto privado. Na cidade, crua e real, existem “ilhas” de acessibilidade formadas por espaços adaptados, com estrutura física de acesso universal, privilegiadas pela mobilidade urbana e a concentração de investimentos, espaços usufruídos por uma determinada parcela da sociedade, e que de forma subjugada, são “inacessíveis” a grande massa. O desenho urbano apresenta-se como favorecedor das desigualdades e segregações, evidenciando que a cidade possui bairros, classes e equipamentos urbanos, espacialmente próximos, mas socialmente distantes.

Relacionar planejamento das cidades e acessibilidade traz novamente à tona as observações do filósofo Henri Lefebvre, em seu livro “O direito à cidade” (2001), descrevendo que a rápida e desorganizada urbanização das cidades alimentou os conflitos entre as classes e a reconfiguração das relações espaciais. Lefebvre, tece sua ideologia acerca do direito à cidade, a ser entendido como uma extensão dos direitos do indivíduo. A garantia de uma vida urbana digna e autônoma, onde o cidadão é capaz de atuar no planejamento do território, transformando e reestabelecendo o seu valor, uma cidade em seu sentido original, moldada para e pela sociedade. Logo, ao relacionar as normativas legais com a realidade vivenciada em Salvador, torna-se perceptível que as transformações espaciais e o planejamento urbano, ao longo do tempo, foram profundamente seletivos, e seus espaços formais e informais ainda não promovem o tão almejado direito à cidade.

## 8. Considerações Finais

O Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15), o Estatuto das Cidades (Lei 10257/01), as Normas para Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência da ONU n.º 48/96 de 1993, NBR 9050/2015 e a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, são alguns exemplos de amparos normativos que buscam assegurar o direito das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, todas ratificam o dever do Estado em realizar políticas públicas que garantam o direito igualitário à cidade.

Mediante a vigência de diversas normativas, é de se esperar que a garantia do direito do cidadão pudesse ser facilmente observada nos centros urbanos, contudo, a realidade ainda encontra-se muito distante do imaginário ideal das leis. O Estado, que deveria ser o primeiro a adequar os espaços públicos, torna-se o maior negligenciador, ao mesmo instante que, exige de forma eficaz e fiscaliza com maior peso a adequação as normas nas áreas de domínio privado.

Salvador, nos últimos censos, apresentou um elevado crescimento populacional associado à uma ocupação espacial desordenada. Tal impacto reflete diretamente nas necessidades de deslocamentos de sua população e, conseqüentemente, aumenta a pressão sobre o sistema viário e os modais urbanos da cidade, historicamente falho.

Urbanisticamente, a capital baiana apresenta-se bastante deficitária no atendimento as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, assemelhando-se aos outros centros urbanos brasileiros. No que tange a mobilidade e acessibilidade no acesso ao lazer nas praias, fica evidenciado os diversos entraves encontrados, tanto nos aspectos que envolvem a disponibilidade dos modais e rotas, quanto na sazonalidade e pontualidade dos projetos sociais de acessibilidade.

Contudo, a pesquisa lança uma luz sobre o assunto ao demonstrar que a cidade de Salvador, no período recente, tem recebido reformas e requalificações no entorno de suas praias que visam facilitar o acesso, e apesar da existência de pouca quantidade de rampas, em relação a toda extensão da orla, a sua existência desperta atenção da sociedade para a temática e a adoção de novas estratégias.

Para a mudança no paradigma atual do planejamento das cidades se faz necessário a busca por uma arquitetura urbana inclusiva e uma sociedade mais justa, que garantam de forma igualitária, o direito à cidade, a livre circulação, o acesso à saúde, trabalho, estudo e lazer. A pesquisa visa ratificar a imediata necessidade de adequar a cidade de Salvador, promovendo a circulação mais eficiente e a melhoria dos serviços para todos os seus

cidadãos, como também, balizar os estudos posteriores acerca desta temática, demonstrando os possíveis avanços na requalificação urbana e conscientização social.

## Referências

ABIH-BA - Associação Brasileira da Indústria de Hotéis Da Bahia. (2016, abril). *Número de estabelecimentos e quartos, segundo diversas fontes – Bahia, RMS e Salvador*. Recuperado em 17 abril, 2020, de <http://abihbahia.org.br/storage/estatisticas/estatisticas-numero-de-hoteis-e-quartos-na-bahia-na-regiao-metropolitana-e-em-salvador-7007f53ca36fe302c429f3ff64345d5f-2016-04-14.pdf>

Amarante, RG. (2016, setembro). *Direitos Humanos e Cidadania*. Recuperado em 25 abril, 2020, de <https://jurirejane.jusbrasil.com.br/artigos/416531132/direitos-humanos-e-cidadania>

Andrade, L. G. A. (2015). *O espaço público da praia: reflexões sobre práticas cotidianas e democracia no Porto da Barra em Salvador*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA, Brasil.

A Tarde. (2019, julho). *Turismo baiano cresceu 11% em maio, aponta IBGE*. Recuperado em 27 abril, 2020, de <http://atarde.uol.com.br/bahia/noticias/2075181-turismo-baiano-cresceu-11-em-maio-aponta-ibge>

Azevedo, T. (1988). *A praia: espaço de socialidade*. Salvador: Centro de Estudos Baianos da Universidade Federal da Bahia.

Bahia Meio Dia – Salvador. (2019, setembro). *Sistema opera com apenas um trem entre a Calçada e o Subúrbio após explosão em fusível*. Recuperado em 25 abril, 2020, de <https://globoplay.globo.com/v/7899533>

Benevides, MV. (2013). Cidadania e Direitos Humanos. *IEAUSP- Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo*, 1-11.

Bittencourt, MB, Nascimento, PL. (maio, 2019). Sistema de trens do subúrbio: há 38 anos promovendo mobilidade à população de baixa renda de Salvador-Ba. *Anais do Congresso Internacional de Educação e Geotecnologias*, Salvador, BA, Brasil.

Borges, T. (2013, junho). Obras dos nove trechos da orla de Salvador vão até maio de 2014. Recuperado em 27 abril, 2020, de <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/obras-dos-nove-trechos-da-orla-de-salvador-vao-ate-maio-de-2014/>

Brasil. (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil 1988*. Recuperado em 17 abril, 2020, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

Brasil. (2004). *Decreto Nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004*. Recuperado em 17 abril, 2020, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

Brasil. (2001). *Lei 10.257 de 10 de julho de 2001*. Recuperado em 17 abril, 2020, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm)

Brasil. (2015). *Lei 13.146 de 6 de julho de 2015 - Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)*. Recuperado em 17 abril, 2020, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm#art113](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm#art113)

CCR Metrô Bahia. (2020). *CCR Metrô Bahia*. Recuperado em 23 abril, 2020, <http://www.ccrmetrobahia.com.br/institucional/quem-somos/#identidade-institucional>

Espirito Santo TV. (2015, fevereiro). *Projeto 'Praia legal' tem música em Vila Velha, no ES*. Recuperado em 20 abril, 2020, de <http://g1.globo.com/espirito-santo/estv-1edicao/videos/v/projeto-praia-legal-tem-musica-em-vila-velha-no-es/3999955/>

Feijó, P. (2019, agosto) *Uninassau promove o IV Luau do Projeto Praia Sem Barreiras*. Recuperado em 20 abril, 2020, de <https://www.uninassau.edu.br/noticias/uninassau-promove-o-iv-luau-do-projeto-praia-sem-barreiras>

Freedom. (2020). *Acessibilidade em praia: veja como funcionam as praias adaptadas*. Recuperado em 20 abril, 2020, de <http://blog.freedom.ind.br/acessibilidade-em-praia-veja-como-funcionam-as-praias-adaptadas/>

Gazeta WEB. (2018, maio). *Projeto Praia Sem Barreiras facilita banho de pessoas com deficiência*. Recuperado em 20 abril, 2020, de [http://gazetaweb.globo.com/portal/noticia/2018/05/projeto-praia-sem-barreiras-facilita-banho-de-pessoas-com-deficiencia\\_55003.php](http://gazetaweb.globo.com/portal/noticia/2018/05/projeto-praia-sem-barreiras-facilita-banho-de-pessoas-com-deficiencia_55003.php)

Gil, AC. (2008). *Métodos e técnicas em pesquisa social*. São Paulo: Atlas.

Harvey, D. (2009). A liberdade da cidade. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, (26), 09-17.

Harvey, D. (2014). *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana* (Tradução Jeferson Camargo, Cap. 1, pp. 27-67). São Paulo: Martins Fontes.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). *Censo Demográfico, 2010*.

Recuperado em 17 abril, 2020, de

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/salvador/pesquisa/23/23612>

Integra. (2020). Recuperado em 17 abril, 2020, de

<http://www.integralvador.com.br/sistema/regioes-atendidas/>

Jornal Correio da Bahia. (2019, setembro). *Obras de requalificação do entorno do Farol de Itapua estão 80% concluídas*. Recuperado em 25 abril, 2020, de <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/obras-de-requalificacao-do-entorno-do-farol-de-itapua-estao-80-concluidas>

Jornal Correio da Bahia. (2015, janeiro). *Praia da Ribeira continua a receber projeto com banho de mar para deficientes físicos*. Recuperado em 20 abril, 2020, de <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/prai-da-ribeira-continua-a-receber-projeto-com-banho-de-mar-para-deficientes-fisicos/>

Jornal Correio da Bahia. (2014, janeiro). *Projeto que promove acessibilidade na praia de Ondina é lançado*. Recuperado em 20 abril, 2020, de <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/projeto-que-promove-acessibilidade-na-praia-de-ondina-e-lancado/>

Lefebvre, H. (2001). *O direito à cidade* (pp. 105-119). São Paulo: Centauro.

Maricato, E. (2000). *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos* (As ideias fora do lugar, e o lugar fora das ideias, pp. 121-192). Coleção Zero à esquerda, Petrópolis: Vozes.

Marshall, TH. (1950). *Citizenship and social class*. London: Pluto Press.

Melo, GC. (2013, setembro). *Evolução histórica do conceito de cidadania e a Declaração Universal dos Direitos do Homem*. Recuperado em 16 abril, 2020, de <https://getulio.jusbrasil.com.br/artigos/112810657/evolucao-historica-do-conceito-de-cidadania-e-a-declaracao-universal-dos-direitos-do-homem>

Monte-Mór, RL. (2006). *Economia Regional e Urbana: contribuições teóricas recentes* (As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil, pp. 61-85). Belo Horizonte: Editora UFMG.

Mumford, L. (2004). *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas* (4. ed., pp. 9-36). São Paulo: Editora Martins Fontes.

NBR 9050 edição de 2015. (2015). *Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro.

Parker, J. (1998). *Citizenship work and welfare: searching for the good society*. London: Macmillan Press.

Parker, SR. (1978). *A sociologia do Lazer* (Tradução de Heloisa Toller Gomes). Rio de Janeiro: Zahar Editores.

Pereira, AS et al. (2018). *Metodologia da pesquisa científica*. Santa Maria, RS. Ed. UAB/NTE/UFSM. Acesso em: 6 maio 2020. Disponível em: [https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/15824/Lic\\_Computacao\\_Metodologia-Pesquisa-Cientifica.pdf?sequence=1](https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/15824/Lic_Computacao_Metodologia-Pesquisa-Cientifica.pdf?sequence=1).

PraiaPara todos. (2019). *PraiaPara todos*. Recuperado em 20 abril, 2020, <http://www.praiaparatodos.com.br/quemsomos.html>

Queiroz, O. (2019, janeiro). *Salvador não cumpre lei que prevê 100% dos ônibus adaptados para deficientes*. Recuperado em 17 abril, 2020, <https://urbaianos.wordpress.com/2019/01/09/salvador-nao-cumpre-lei-que-preve-100-dos-onibus-adaptados-para-deficientes/>

Resolução ONU 48/96. (1993). *Normas para Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência da ONU nº 48/96 de 20 de dezembro de 1993*. Recuperado em 17 abril, 2020, [www.faders.rs.gov.br > uploads > 1192466025ONU\\_N48\\_96](http://www.faders.rs.gov.br/uploads/1192466025ONU_N48_96)

Salvador. (2019a). *Anuário de Transportes Urbanos 2018*. Recuperado em 17 abril, 2020, [http://mobilidade.salvador.ba.gov.br/images/anuario/2018/ANUARIO\\_2018\\_Corrigido.pdf](http://mobilidade.salvador.ba.gov.br/images/anuario/2018/ANUARIO_2018_Corrigido.pdf)

Salvador. (2019b, janeiro). *Para Praia inicia temporada 2019 em Itapuã neste sábado (5)*. Recuperado em 20 abril, 2020, <http://www.comunicacao.salvador.ba.gov.br/index.php/todas-as-noticias-4/53396-pauta-parapraia-inicia-temporada-2019-em-itapua-neste-sabado-5>

Saviani, D. (2017). Democracia, educação e emancipação humana: desafios do atual momento brasileiro. *Psicologia Escolar e Educacional*, 21 (3), 1-11.

SEDUR - Secretaria de Desenvolvimento Urbano. (2020). *Estações do Trem Urbano*. Recuperado em 25 abril, 2020, <http://www.ctb.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=16>

Souza, A. (2018, março). *Praia Sem Barreira chegará ao interior*. Recuperado em 20 abril, 2020, <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2018/03/praia-sem-barreira-chegara-ao-interior.html>

Souza, J. (1994). Homem, cidadão: ética e modernidade em Weber. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, (33), 1-5.

Varela Notícias. (2019, maio). *Praias de Salvador ainda não são totalmente acessíveis aos cadeirantes*. Recuperado em 20 abril, 2020, <http://varelanoticias.com.br/praias-de-salvador-ainda-nao-sao-totalmente-acessiveis-aos-cadeirantes/>

Villaça, F. (2003). A segregação urbana e a justiça. *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, 11 (44), 341-34.

Weber, M. (1994). *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva* (Volume: 01, Tradução Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa). São Paulo: UNB.

#### **Porcentagem de contribuição de cada autor no manuscrito**

Mariane Reis Vila Verde – 35%

Leonardo Silvério Gonçalves de Santana – 35%

Marcia M. Couto Mello – 15%

Marília Moreira Cavalcante – 15%