

## **MOBILIDADE URBANA: análise das condições de acessibilidade na rua Waldemar Falcão, no bairro de Brotas, em Salvador (BA)**

*Marcela Silva de Melo*<sup>1</sup>

<https://orcid.org/0009-0005-8930-4848>

*Fernando Barreto Nunes Filho*<sup>2</sup>

<https://orcid.org/0009-0007-8718-1789>

### **RESUMO**

A Norma NBR 9050 estabelece os critérios e parâmetros técnicos que determinam as condições de acessibilidade e uso com segurança e autonomia a todas as pessoas, independentemente de idade, estatura, mobilidade, comunicação e percepção. Na pesquisa, foram levantadas questões acerca da mobilidade e acesso de pedestres que frequentam a vizinhança da Instituição Colégio Bom Pastor pela R. Waldemar Falcão. Com as transformações urbanas que ocorrem em Salvador, essa rua, uma antiga via de cumeada, passou a interligar a parte mais antiga e tradicional do bairro de Brotas (Av. D. João VI), com a região do Horto Florestal. A pesquisa tem como escopo definir melhores condições de acesso e propor uma solução para reduzir o desconforto da população que enfrenta diversos obstáculos na locomoção diária. Contudo, nesse estudo de caso, foi possível apontar falhas na manutenção de calçadas e equipamentos urbanos. Caracterizado por um grande volume de tráfego e baixa infraestrutura, o trecho da Waldemar Falcão inspecionado expõe problemas de mobilidade que se estendem por toda rua.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana. Acessibilidade. Bairro de Brotas. Colégio Bom Pastor.

### **ABSTRACT**

The NBR 9050 standard establishes technical criteria and parameters that ensure accessibility and safe, autonomous use for all individuals, regardless of age, stature, mobility, communication, and perception. This study investigates pedestrian mobility and access issues faced by residents near the Bom Pastor School along St. Waldemar Falcão. As urban transformations occur in Salvador, this street has evolved from an old ridge road to a vital connector between the historic area of Brotas (Av. D. João VI) and the Horto Florestal region. The research aims to define improved access conditions and propose solutions to alleviate the discomfort experienced by the community due to various obstacles encountered in daily mobility. The analysis revealed significant shortcomings in the maintenance of sidewalks and urban infrastructure. The inspected section of Waldemar Falcão, characterized by high traffic volume and inadequate infrastructure, highlights mobility challenges throughout the street.

**Keywords:** Urban Mobility. Accessibility. Brotas. Neighborhood. Bom Pastor School.

---

<sup>1</sup> Graduanda em Engenharia Civil pela Universidade Católica do Salvador; (marcelamelo129@gmail).

<sup>2</sup> Professor do curso de Engenharia civil (UCSAL), Doutor em Planejamento Territorial (UCSAL), Mestre em Economia (UFBA), graduado em Engenharia Elétrica (UFBA); e-mail: fernando.filho@pro.ucsal.br

## REVISTA VERITATI

### RESUMEN

La Norma NBR 9050 establece los criterios y parámetros técnicos que determinan las condiciones de accesibilidad y uso con seguridad y autonomía para todas las personas, independientemente de su edad, estatura, movilidad, comunicación y percepción. En la investigación, se plantearon cuestiones sobre la movilidad y el acceso de los peatones que frecuentan la vecindad de la Institución Colegio Bom Pastor a través de la calle Waldemar Falcão. Con las transformaciones urbanas que ocurren en Salvador, esta calle, una antigua vía de cumeada, ha pasado a interconectar la parte más antigua y tradicional del barrio de Brotas (Avenida D. João VI) con la región del Horto Florestal. La investigación tiene como objetivo definir mejores condiciones de acceso y proponer una solución para reducir el desconforto de la población que enfrenta diversos obstáculos en su locomoción diaria. Sin embargo, en este estudio de caso fue posible señalar fallas en el mantenimiento de aceras y equipos urbanos. Caracterizado por un gran volumen de tráfico y baja infraestructura, el tramo de Waldemar Falcão inspeccionado expone problemas de movilidad que se extienden por toda la calle.

**Palabras-clave:** Movilidad Urbana. Accesibilidad. Barrio de Brotas. Colegio Bom Pastor.

### 1 INTRODUÇÃO

As transformações e as permanências urbanas da cidade do Salvador incluem intervenções de mobilidade urbana, tais como a operação do metrô, a construção de vias estruturantes e o crescimento vertical do seu tecido urbano. Com isso, a mobilidade urbana da cidade vem sendo alterada. Vias historicamente de tráfego local transformam-se em interligações entre regiões da cidade, e causam impactos nos percursos dos moradores dessas vias. Os engarrafamentos diários passam a fazer parte da rotina.

A Lei Nº 12.587 observa que a mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano. Ainda nessa visão, a Lei da Mobilidade Urbana atribui a seguinte definição para o termo acessibilidade: “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (Brasil, 2012).

Para algo ser considerado acessível, deve obrigatoriamente ter o seu acesso a qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. A Norma Técnica NBR 9050: 2015 estabelece os critérios e os parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construções, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade. Conforme esse instrumento normativo, a acessibilidade significa "possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços,

## REVISTA VERITATI

mobiliários, equipamentos urbanos, [...] por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida”. (ABNT, 2015, p. 27)

O Guia prático para a construção de calçadas, produzido e divulgado pelo Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia da Bahia (CREA-BA) conceitua como calçada ideal, aquela que "garante o caminhar livre, seguro e confortável de todos os cidadãos. Ela é o lugar onde transitam os pedestres na movimentada vida cotidiana. É por meio dela que as pessoas chegam aos diversos pontos do bairro e da cidade”. (CREA –BA, 2009, p. 7). Nesse cenário, os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade aos locais de moradia/trabalho/estudo tornaram-se conceitos próximos.

O objeto de investigação dessa pesquisa é o bairro de Brotas, com foco no Colégio Bom Pastor, localizado na Rua Waldemar Falcão, que interliga duas sub-regiões opostas: Candeal e o Horto Florestal. Atualmente, a localização do colégio e o fluxo de veículos nessa via, causam impactos de mobilidade no local. Nesse sentido, pretende-se investigar as condições de mobilidade urbana nas vizinhanças do Colégio Bom Pastor, especificamente nas calçadas de acesso ao Colégio. De forma complementar, será realizada uma vistoria técnica nos pontos de ônibus.

A inspeção nas calçadas de acesso ao Colégio será realizada com medições e coleta de evidências das inconformidades. A relevância dessa pesquisa contempla o ponto de vista da comunidade que convive no entorno do Colégio Bom Pastor; nesse sentido, as calçadas da Rua Waldemar Falcão são importantes para os alunos que moram em outras partes do bairro de Brotas, e que utilizam os ônibus que transitam pela Av. Dom João VI.

## **2 BROTAS: “TODA LADEIRA DÁ EM BROTAS”**

Considerado como bairro central, o bairro de Brotas é, por extensão, o segundo maior da cidade; através de suas “ladeiras” o bairro está articulado com as grandes avenidas da cidade: Vasco da Gama, Juracy Magalhães, Antônio Carlos Magalhães, Mário Leal Ferreira e Dom João VI. Essa macro área é dividida sub-regiões que marcam a cultura e história da região.



## REVISTA VERITATI

migração de novos moradores conduziu e impulsionou a evolução dessa atual macro área.

A evolução urbana do bairro transformou a Rua Waldemar Falcão na via de interligação entre a parte mais tradicional do bairro (Av. Dom João VI) com o novo Horto Florestal, uma área localizada entre o Acupe de Brotas e o Candéal. Caracterizada pela presença de imóveis de alto padrão, o Horto marcou um diferencial com as outras áreas do bairro. O acordo com dados coletados da Secretaria Municipal da Fazenda (SEFAZ), o Horto Florestal conta “com 3.635 imóveis residenciais, além de 235 comerciais e 36 de outras finalidades [...] majoritariamente, condomínios verticais, ou seja, edifícios, com a característica, no bairro, da presença de mais um automóvel por unidade.” (Veiga, 2024)

Segundo análise de Andrade e Brandão (2009, p. 35): “O conforto ambiental, também associado à existência de áreas verdes têm levado empreendimentos luxuosos a fazerem projetos paisagísticos que utilizam o “verde” como produto atrativo, como se vê no Horto Florestal de Brotas”. A presença de áreas residenciais integradas à natureza é um grande fator convidativo para novos moradores.

A divergência de cenário, no entanto, não se aplica quanto a falta de infraestrutura para atender o fluxo de automóveis que circula pela rua, congestionando o trânsito e impedindo a mobilidade plena. Em entrevista concedida a Livia Veiga, o professor arquiteto e urbanista Armando Branco explica:

A Waldemar Falcão é de uma implantação espontânea e, aos poucos, foram construindo edificações. A rua não foi projetada, ou seja, já existia naturalmente, uma rua de cumeada. [...] a legislação urbana privilegiou, por pressão econômica e social, que o Horto Florestal tivesse edifícios de maior porte, sem contemplar a capacidade da via para absorver o trânsito (Veiga, 2024)

A área do Candéal, sub-região de Brotas, adjacente a R. Waldemar Falcão, está localizado na parte mais periférica do bairro. Essa área se destaca internacionalmente pelas contribuições culturais do cantor Carlinhos Brown e sua Associação Pracatum, que desenvolve projetos sociais na comunidade. Essa divisão urbana de Brotas ramifica-se em: Candéal Pequeno, habitado por famílias de baixo poder aquisitivo, e Candéal Grande, onde há maior incidência de prédios de classe média, como menciona Augot (2022). Sua interligação com a R. Waldemar Falcão é feita pela via de acesso Av. Alameda Bons Ares.

## **REVISTA VERITATI**

Apesar de toda evolução história do sub-bairro, o Candéal ainda se destaca por manter sua originalidade, assim observa Martins (2023) em um artigo publicado no Jornal Metrópole: “[...] Candéal é diferente, pela localização: cercado de torres por todos os lados, ele se mantém basicamente horizontal, vicinal, com casinhas singelas onde os moradores todos se conhecem e se conversam”.

### **3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NA R. WALDEMAR FALCÃO**

O objetivo principal deste estudo é avaliar a qualidade das calçadas no trecho selecionado da Rua Waldemar Falcão, utilizando metodologias de análise descritas. Serão considerados aspectos como a largura da calçada, a segurança de mobilidade e a acessibilidade, com o intuito de propor melhorias que possam beneficiar a comunidade local. A análise foi realizada através de observações diretas e medições. Além disso, serão utilizados critérios de avaliação estabelecidos pela NBR 9050. (ABNT, 2015)

Similarmente, a avaliação dos pontos de embarque e desembarque irá considerar questões referentes à acessibilidade, localização e estado de conservação. Por fim, os resultados da pesquisa de campo foram comparados com padrões estabelecidos pela norma a fim de avaliar a adequação da infraestrutura local. Essa comparação forneceu subsídios para a identificação de possíveis melhorias a serem implementadas.

#### **3.1 METODOLOGIA DA PESQUISA**

A metodologia adotada nesse estudo de caso se deu, principalmente, por pesquisas de campo na Rua Waldemar Falcão a fim de analisar os pontos de embarque e desembarque de transporte público e as calçadas de acesso ao Colégio Bom Pastor. Houve deslocamento até os trechos analisados para realizar os procedimentos metodológicos como medições e coleta direta de dados. Os critérios de análise foram definidos pela NBR 9050: 2015 que dita os parâmetros de condições de acessibilidade, uso com segurança, autonomia e mobilidade ao usuário desses

## REVISTA VERITATI

equipamentos urbanos como descrito na Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Inicialmente, foram feitos registros fotográficos durante as visitas “in loco” para documentar, complementar os dados coletados e auxiliar na compreensão do contexto da pesquisa. Adicionalmente, a medição da largura das calçadas dos trechos escolhidos com o auxílio de uma trena, destacando os critérios de acordo com a bibliografia referenciada e se há necessidade de adequação da infraestrutura.

Para os pontos de ônibus, a localização é um fator fundamental, e deve ficar estrategicamente posicionado para atender à demanda da comunidade local. Foram definidos critérios tais como localização, segurança, informação disponível, infraestrutura adequada das calçadas, presença de rampas de acesso e piso tátil. No que se refere à segurança e informação disponível foram analisados aspectos como iluminação pública, visibilidade, e presença de sinalização adequada com placas indicativas.

### 3.2 ACESSIBILIDADE DAS CALÇADAS

Inicialmente, para este estudo de caso, foram analisados trechos específicos da Rua Waldemar Falcão que possuem acesso direto ao Colégio Bom Pastor. A escolha desses trechos se justifica pela alta circulação de pedestres, especialmente de estudantes, professores e funcionários da escola, o que torna a qualidade das calçadas um fator crítico para a segurança e o conforto desses usuários.

Figura 2 - Localização trechos 1 e 2



Fonte: Google Earth

## REVISTA VERITATI

O trecho 1 destacado em vermelho na imagem de localização foi delimitado com seu início no limite à esquerda do Colégio Bom Pastor. Enquanto o trecho 2, destacado em verde, percorre o sentido contrário, com seu início no limite à direita do Colégio. Com a definição desses dois pontos de partida é possível observar o fluxo de pedestres que se dirigem à instituição educacional saindo do Candeal (à esquerda) e do Horto Florestal (à direita). Dessa forma, eludindo a dinâmica de movimentação em torno do colégio.

A NBR 9050, utilizada como parâmetro nessa pesquisa, define calçadas como: “parte da via, [...] segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e [...], à implantação de sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins”. (ABNT, 2015, p. 18) Nesse sentido, um dos critérios adotados para a análise, destaca: “[...]:destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre”. (ABNT, 2015, p. 89)

### 3.2.1 Trecho 1

Verificou-se que as calçadas ao longo desse trecho atendem à largura mínima estabelecida pela norma técnica vigente. No entanto, a presença de obstáculos, tais como postes e mobiliário urbano, força o estreitamento do passeio em determinados pontos, tornando sua largura irregular, conforme pode ser visualizado na Figura 3:

**REVISTA VERITATI**

Figura 3 - Início do trecho 1



Fonte: Autoria própria, 2024.

O estreitamento da faixa torna insuficiente o espaço disponível para a circulação confortável de pedestres e impede o tráfego de cadeira de rodas: O quadro a seguir refere-se as medições realizadas no trecho 1, imediatamente antes e após a presença do elemento fixo.

Figura 4 Quadro com as medições realizadas no trecho 1

Trecho 1	Largura (m)	Atende a NBR 9050/2015
Faixa livre	1,65	Atende
Faixa pós estreitamento	0,90	Não atende

Fonte: Autoria própria, 2024.

Essas evidências comprovam as irregularidades existentes na largura da calçada o que pode levar a situações de exclusão, comprometendo a acessibilidade de determinados grupos de usuários. Outra irregularidade constatada foi a presença de um elemento fixo em um ponto definido pela inspeção como “ponto crítico”. Esse ponto, em específico, merece atenção especial, por apresentar problemas significativos que comprometem a acessibilidade e a segurança dos pedestres.

**REVISTA VERITATI**

Figura 5 – Elemento fixo (Ponto crítico)



Fonte: Fonte: Autoria própria, 2024.

Figura 6 – veículos sobre o passeio



Fonte: Autoria própria, 2024.

Além disso, como prática comum, a presença de veículos estacionados sobre o passeio, que obrigam os pedestres a se desviarem do trajeto, expondo-se ao fluxo de trânsito na rua, comprometendo sua segurança. Esses veículos podem levar a formação de congestionamentos e redução na eficiência e fluidez do sistema viário como um todo.

**3.2.2 Trecho 2**

De forma similar ao trecho 1, no trecho 2 a presença de elementos fixos ao longo do passeio, como postes e mobiliário urbano, causa o estreitamento na faixa de circulação livre de pedestres, reduzindo a largura mínima disponível e obstruindo a passagem. Esses obstáculos restringem o acesso pleno dos usuários, em especial por ser um local de grande fluxo de pessoas. Sobretudo, nos horários de entrada e saída da escola, compromete a circulação com fluidez aumentando o risco de acidentes.

Sob está análise, outra questão comum, identificado nas medições do trecho 2 foram os desníveis e os buracos nas calçadas. Essas irregularidades no piso podem dificultar a locomoção de pedestres especialmente crianças, estudantes da escola que precisam utilizar esse passeio diariamente. Além disso, os riscos de tropeços e

**REVISTA VERITATI**

quedas, representam ameaça a segurança dos usuários, de forma a destacar, de pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 7 - trecho 2 irregularidades no piso



Fonte: Autoria própria, 2024.

De acordo com as análises e medições feitas in loco, a instalação indevida do mobiliário urbano reduziu significativamente a área destinada à circulação segura e confortável dos pedestres.

Figura 8 Quadro com as medições realizadas no trecho 2

Trecho 2	Largura (m)	Atende a NBR 9050/2015
Faixa livre	1,75	Atende
Faixa pós estreitamento	1,06	Não atende

Fonte: Autoria própria, 2024.

Em resumo, as calçadas ao longo dos trechos observados atendem à largura mínima estabelecida pela norma técnica vigente. No entanto, a presença de obstáculos, tais como postes e mobiliário urbano, força o estreitamento do passeio em determinados pontos, tornando sua largura irregular, de tal maneira divergindo dos

## REVISTA VERITATI

critérios de acessibilidade, e tornando-se insuficiente para a circulação confortável de pedestres.

### 3.3 ACESSIBILIDADE NOS PONTOS DE ÔNIBUS

No que se refere a implantação de pontos de embarque e desembarque de transporte público, a Associação Brasileira de Normas Técnicas NBR 9050 (2015, p. 128 - 129) estabelece que: “[...] deve ser preservada a faixa livre na calçada. Nenhum de seus elementos pode interferir na faixa livre de circulação de pedestres.” Ademais, para ser classificado como acessível, a NBR 9050 caracteriza os seguintes padrões: “proporcionar ao usuário segurança e autonomia de uso; assegurar dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, postura e mobilidade do usuário [...]”.

No que se refere aos pontos de embarque e desembarque de transporte público dispostos na Rua Waldemar Falcão, o primeiro ponto de ônibus analisado (PONTO 1) está localizado no início da rua, no sentido Av. Dom João VI – Colégio Bom Pastor, em frente ao Colégio Estadual Luís Viana. A proximidade desse ponto de ônibus com esse colégio garante um fluxo significativo de estudantes durante os horários de entrada e saída das aulas aumentando a demanda por transporte público na região.

Figuras 9 e 10 –Ponto de ônibus (PONTO 1)



Fonte: Autoria própria, 2024.

**REVISTA VERITATI**

Além disso, a presença de residências e comércios nas imediações sugere que o ponto também é utilizado por moradores e trabalhadores da área, o que resulta em um movimento constante de passageiros ao longo do dia. A Figura 11 apresenta uma avaliação detalhada do Ponto de Ônibus 1, considerando diversos critérios essenciais para garantir a segurança, acessibilidade e conforto dos usuários.

Figura 11 Quadro com a avaliação do PONTO 1

Critérios	Avaliação
Faixa livre de obstáculos	Não atende
Rampa de acesso	Não atende
Boa iluminação	Atende
Placa indicativa do ponto	Atende
Informações disponíveis	Não atende
Sinalização tátil	Não atende

Fonte: Elaboração própria, 2024

A presença de obstáculos como buracos, desníveis e equipamento urbano na faixa livre de acesso ao ponto impede a circulação segura dos usuários e limita o uso de pessoa com mobilidade reduzida. O mesmo acontece com a ausência de uma rampa de acesso para pessoas com cadeira de rodas ou carrinhos de bebê. A sinalização tátil também não atende aos requisitos de acessibilidade, pois se encontra em estado de decadência, comprometendo sua eficácia e dificultando a orientação de pessoas com deficiência visual.

## REVISTA VERITATI

No que se refere à iluminação, a localização ao lado do poste de iluminação pública garante o atendimento a esse critério. O ponto conta com uma placa indicativa essencial para a orientação do usuário; observe-se que no momento da inspeção, a presença de um adesivo de propaganda eleitoral colado nesse equipamento urbano, comprometia a sua eficácia como sinalização. Além disso, a não existência de informações disponíveis como horários e itinerários dos ônibus, constitui-se numa lacuna significativa que pode gerar uma experiência insatisfatória para o usuário.

O segundo ponto de ônibus analisado (PONTO 2) está localizado na Rua Waldemar Falcão, após o PONTO 1, no passeio de acesso ao Colégio Bom Pastor. A concentração de pessoas, que aumenta nos horários de entrada e saída das aulas, contribui para um trânsito constante de passageiros no ponto de ônibus. A área de locação desse ponto é marcada pelo histórico de engarrafamentos intensos, o que pode afetar a eficiência do transporte público.

Figuras 12 e 13 –Ponto de ônibus 2



Fonte: Autoria própria, 2024

Para mitigar os impactos negativos dos engarrafamentos, é essencial que o ponto de ônibus disponha de uma infraestrutura adequada, que permita livre circulação de pedestres e acesso a pessoas com mobilidade reduzida; ou seja, aquelas que utilizam de equipamentos com cadeiras de rodas devem ter seu acesso garantido com conforto e segurança. A Figura 14 resume o atendimento aos critérios de avaliação adotados:

**REVISTA VERITATI**

Figura 14 Quadro com a avaliação do PONTO 2

Cr�terios-	Avalia�o
Faixa livre de obst�culos	N�o atende
Rampa de acesso	N�o atende
Boa ilumina�o	Atende
Placa indicativa do ponto	Atende
Informa�oes dispon�veis	N�o atende
Sinaliza�o t�til	Atende

Fonte: Autoria própria, 2024

O Ponto de ônibus 2 apresenta várias deficiências significativas que impactam sua funcionalidade e acessibilidade. Dos par metros definidos para esse estudo de caso, têm-se a seguinte análise: em primeiro lugar, a ausência de uma rampa de acesso impede que pessoas com mobilidade reduzida, como cadeirantes e idosos, possam utilizar o transporte público de forma segura e confortável. Além disso, a falta de uma faixa livre de obstáculos compromete a circula o dos pedestres, uma vez que a presença de veículos estacionados ou outros impedimentos podem dificultar o acesso ao ponto, aumentando o risco de acidentes.

Ainda nessa análise, outro ponto negativo é a ausência de informaçoes sobre o itinerário dos ônibus, o que pode gerar confusão entre os usuários, que dependem dos horários e rotas desse transporte público para planejar seu dia. Apesar dessas limita oes, o ponto é beneficiado por ilumina o proporcionada pelo poste adjacente, que contribui para a segurança dos passageiros, especialmente durante a noite. Além disso, a presença de sinaliza o tátil é um aspecto positivo, pois permite que pessoas

## REVISTA VERITATI

com deficiência visual se orientem adequadamente, garantindo uma navegação mais segura.

### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo da pesquisa foi analisar as condições de mobilidade urbana e de acessibilidade no entorno do Colégio Bom Pastor, no bairro de Brotas, em Salvador (BA). A vistoria técnica realizada coletou elementos que evidenciaram a carência de manutenção, e destacou a baixa acessibilidade e a necessidade de adequação da infraestrutura disponível para circulação livre de pedestres no entorno do Colégio Bom Pastor.

Observou-se, ainda, que as calçadas na região estudada apresentam estreitamento devido à má locação de elementos fixos, como postes, placas indicativas e outros equipamentos urbanos. Essa configuração inadequada limita o espaço disponível para a circulação de pedestres, afastando pessoas com mobilidade reduzida do trajeto e obrigando boa parte dos usuários a se expor ao tráfego intenso. Revelou-se que a infraestrutura das calçadas é, nos trechos destacados, insuficiente para atender às necessidades da população. A falta de pavimentação adequada, iluminação e manutenção contribui para um ambiente hostil e inseguro, desencorajando o deslocamento a pé. Nesse sentido, esse ponto em destaque no trecho 1 traz à tona o problema de infraestrutura relacionado as calçadas que se estende por toda Rua Waldemar Falcão, trazendo risco diário aos que dependem dessa faixa de circulação para transitar até a escola, no caso dos alunos e funcionários do Colégio

Em outra análise, os pontos de embarque e desembarque de transporte público na área, não atendem aos requisitos estabelecidos por Norma, o que compromete a segurança e o conforto dos usuários. Estruturas deterioradas e falta de abrigo expõem os passageiros a intempéries e riscos, desestimulando o uso do transporte público. Outra problemática destacada foi a presença de veículos estacionados nas calçadas. Trata-se de uma prática indevida que afasta pessoas com mobilidade reduzida de ter livre acesso e de se locomover com segurança. Essa obstrução não apenas limita o espaço para a circulação, mas também aumenta o risco de acidentes e situações de vulnerabilidade.

## REVISTA VERITATI

Com os resultados obtidos através desse estudo de caso é possível destacar melhorias a serem implementadas a fim de promover um ambiente urbano mais inclusivo e acessível: realizar um mapeamento e readequação dos elementos fixos nas calçadas, garantindo que não obstruam o espaço destinado aos pedestres; promover melhorias na infraestrutura das calçadas, incluindo a instalação de pavimentação adequada, iluminação e sinalização que favoreçam a segurança dos usuários; criar um plano de manutenção regular para os pontos de ônibus, assegurando que estejam sempre em condições adequadas de uso; intensificar a fiscalização inibidora do estacionamento irregular em calçadas, implementando medidas que garantam o direito de passagem para todos. Essas ações de melhoria proporcionariam um acesso com maior fluidez, contribuindo com a qualidade de vida da população que transita no entorno do Colégio Bom Pastor.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Paulo. A economia de Salvador e a formação de sua região metropolitana. *Revista Como Anda Salvador*, Salvador, 2. ed., p. 13–52, 2008. Disponível em: [https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/1724/1/Como%20anda%20Salvador\\_RI.pdf](https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/1724/1/Como%20anda%20Salvador_RI.pdf). Acesso em: 10 maio 2024.
- ANDRADE, Adriano B.; BRANDÃO, Paulo Roberto B. Aspectos físico-ambientais da cidade do Salvador. *Revista Geografia de Salvador*, Salvador, 2. ed., p. 129–135, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ufba/587/3/Geografia%20de%20Salvador%200.pdf>. Acesso em: 16 maio 2024.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. ABNT NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015. 161 p.
- AUGOT, Paula. Candeal: o bairro da Timbalada. *No Mundo da Paula*, Salvador, 30 jul. 2020. Disponível em: <https://nomundodapaula.com/candeal-o-bairro-da-timbalada/>. Acesso em: 5 ago. 2024.
- BRASIL. *Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 16 maio 2024.
- CREA/BA. Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Bahia. *Guia prático para construção de calçadas*. Salvador: CREA-BA, 2018. Disponível

**REVISTA VERITATI**

em: <https://www.creaba.org.br/Imagens/FCKimagens/12-2018/Guia%20Cal%C3%A7adas.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2024.

MARTINS, James. Candeal, o último bairro de Salvador. *Metro1*, Salvador, 9 nov. 2023. Disponível em: <https://www.metro1.com.br/>. Acesso em: 2 maio 2024.

SALVADOR. *Lei n. 9.069, de 3 de junho de 2016*. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. *Prefeitura Municipal do Salvador*, Salvador, 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-salvador-ba>. Acesso em: 15 jun. 2024.

\_\_\_\_\_. *Lei n. 9.278, de 21 de setembro de 2017*. Dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros do Município de Salvador. *Diário Oficial do Município de Salvador*, Salvador, BA, 21 set. 2017, p. 1–2. Disponível em: [https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos\\_processos/2019/02/Lei\\_9278\\_2017.pdf](https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2019/02/Lei_9278_2017.pdf). Acesso em: 3 jun. 2024.

VASCONCELOS, Pedro. *Salvador: transformações e permanências*. Salvador: EDUFBA, 2016.

VEIGA, Lívia. Soluções para mobilidade no Horto aquecem debate. *Tribuna da Bahia*, Salvador, 17 jun. 2024. Disponível em: <https://www.trbn.com.br/materia/1108846/solucoes-para-mobilidade-no-horto-aquecem-debate-1>. Acesso em: 22 jul. 2024.