

# ANÁLISE DA MICRO ACESSIBILIDADE NA ÁREA DA AVENIDA SETE DE SETEMBRO:

Metodologia para implantação de Rota Acessível na Avenida Sete de Setembro

Marcus Vinicius Cesarino Barreto\*

## RESUMO

O presente artigo tratará sobre os principais problemas na área de acessibilidade na cidade de Salvador, tendo como área de análise a *Avenida Sete de Setembro*. Esta pesquisa visa demonstrar as barreiras urbanísticas encontradas, onde serão demonstradas soluções mediante a utilização de parâmetros legais vigentes. A pesquisa é de cunho bibliográfico, conseguinte descritiva, exploratória e explicativa. Para a coleta dos dados estribou-se em livros, artigos científicos e pesquisa de campo.

**Palavras-chave:** Acessibilidade. *Avenida Sete de Setembro*. Barreiras Urbanísticas.

## RESUMEN

El presente artículo tratará sobre los principales problemas en el área de la accesibilidad en la ciudad de Salvador, teniendo como área de análisis la *Avenida Sete de Setembro*. Esta pesquisa visa demostrar las barreras urbanísticas encontradas, donde serán demostradas soluciones mediante la utilización de parámetros legales vigentes. La pesquisa es de cuño bibliográfico, consiguiente descriptiva, exploratoria y explicativa. Para la coleta de los datos se estropeó en libros, artículos científicos y pesquisa de campo.

**Palabras-clave:** Accesibilidad. *Avenida Sete de Setembro*. Barreras Urbanísticas.

---

\* Graduando em Urbanismo, Departamento de Ciências Exatas e da Terra (DCET), Universidade do Estado da Bahia (UNEB). E-mail: [viniciuscesarino@hotmail.com](mailto:viniciuscesarino@hotmail.com).

## 1. INTRODUÇÃO

A Avenida Sete de Setembro compreende 4,6 quilômetros de extensão, abrigando lojas, museus, igrejas, hospitais, hotéis, escolas e cursos. É uma área importante na história e desenvolvimento da cidade de Salvador. Segundo Santos e Graça (O QUE É QUE A AVENIDA TEM? Trajetória do Patrimônio Histórico da Avenida Sete de Setembro, Salvador – Bahia, pg.1, 2015), a Avenida Sete de Setembro sempre esteve envolvida na história de Salvador, tornando-se um cenário para importantes fatos históricos de cunho local e nacional, destacando-se nas últimas décadas como um local de comércio consolidado. Segundo Heinonen (A CIDADE ALTA EM ALTA? Circuitos e Cenários das Dinâmicas Comerciais do Centro Velho de Salvador. GeoTextos, vol. 1, n . 1, pg. 1, 2005), a construções dos shoppings centers da Piedade e Lapa em conjunto com a Avenida Sete de Setembro se tornou um local de intensas atividades comerciais e concentram lojas, empresas e prestações de serviços de pequeno e grande porte, que se torna um elo entre os espaços comerciais, com isso demanda-se um fluxo intenso de pessoas nessa área.

Neste sentido, a escolha da área de estudo da Avenida Sete de Setembro foi pertinente, pelo fato de ser uma área tradicional da cidade, onde estão disponíveis setores de comércio e de serviços consolidados, principalmente de caráter popular. Por isso demanda a necessidade de adequação das vias urbanas aos parâmetros estabelecidos pela legislação vigente. A referida pesquisa se debruçará em alguns pontos desta Avenida, iniciando-se na Casa de Itália, findando-se no Edifício Sulacap, conforme mapa a seguir

### MAPA DE LOCALIZAÇÃO.



Fonte: elaborado pelo autor utilizando a base sicad, ortofotos, 2018.

## **2. METODOLOGIA**

A metodologia utilizada para a pesquisa compreenderá os seguintes pontos básicos: observações preliminares, problema, fundamentação teórica, instrumentos, coleta e análise de dados, pesquisa de campo e conclusões. A orientação para o desenvolvimento do trabalho de pesquisa será realizada em 03 (três) etapas.

A *primeira etapa* incide em fazer revisão bibliográfica e estudo analítico dos instrumentos legais em vigor no Brasil relacionados à acessibilidade, tais como: ABNT NBR 9050/2004 e 9050/2015, Guia de Acessibilidade Urbana do Conselho Regional de Engenharia, aplicar o MAI (Módulo de Acessibilidade Integrado) utilizado na tese de doutorado da Professora Marília Cavalcante e conceitos voltados ao tema acessibilidade de alguns autores para embasamento do artigo.

A *segunda etapa* consiste na elaboração de Relatório de Leitura Técnica da área em estudo, tomando como base um levantamento de campo no qual serão mapeadas as barreiras urbanísticas. Será composto pelas subetapas: levantamento fotográfico; levantamento de uso do solo; levantamento de tipologias; Identificação e mapeamento das barreiras encontradas no espaço urbano e na arquitetura.

A *terceira etapa* consiste na implantação de uma rota acessível na Avenida Sete de Setembro e demonstrar a importância da acessibilidade no meio urbano e as dificuldades encontradas pelos pedestres no que tange o acesso às vias da avenida Sete de Setembro.

## **3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

### **3.1 Acessibilidade ao Meio Urbano**

O direito de se locomover com independência e de ter acesso ao ambiente físico da cidade na qual se habita permeia todos os outros direitos, a começar pelos do trabalho e do lazer.

Segundo Bins Ely et al (ACESSIBILIDADE URBANA E PATRIMÔNIO HISTÓRICO: Aplicação do Módulo de Acessibilidade Integrada no Centro Histórico de Salvador, pg. 23, 2016), a prerrogativa da cidadania para as pessoas portadoras de necessidades especiais, vai além do pleno exercício básicos incluindo assistência social, trabalho, educação, lazer, transporte, cultura, saúde, e acessibilidade ao meio físico-espacial. O acesso a qualquer ambiente, sem qualquer tipo de obstáculo, torna-se algo de extrema importância para uma acessibilidade justa e adequada. Porém, especialmente nos centros das cidades, tal liberdade de locomoção não é cumprida, restringindo a prática de direitos. O ambiente

urbano é se torna acessível a partir do momento, em que qualquer pessoa possa utilizá-lo, mesmo tendo essa pessoa qualquer tipo de deficiência, seja sensorial, física ou cognitiva.

Segundo Cavalcante M. (ACESSIBILIDADE INTEGRADA: uma proposta de módulo de integração para avaliação, execução e implantação do desenho universal. Pg. 63. Salvador, 2012) a acessibilidade só se concretiza a partir do momento em que o espaço urbano se adequa de uma forma, em que os pedestres utilizem de um percurso contínuo, sem obstáculos.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas – Através da Norma NBR 9050 (2015) define acessibilidade como:

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

A acessibilidade se torna a possibilidade de o indivíduo chegar em algum local do espaço urbano de forma independente e com segurança, evitando algum tipo de riscos a sua saúde física ou mental. O sentido é trazer igualdade a todos, tornando qualquer local do meio urbano acessível a toda população, isso está ligado diretamente ao Desenho Universal, que na sua essência, é trazer a independência do indivíduo a se locomover no espaço.

Para Cambiaghi (DESENHO UNIVERSAL: Métodos e Técnicas para Arquitetos e Urbanistas. 2007), reduzir a distância funcional entre os elementos do espaço e as capacidades variadas das pessoas, é o objetivo do desenho universal. Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) o Desenho Universal é:

“Aquele que visa a atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população.” (ABNT, NBR 9050)

O intuito do Desenho Universal é trazer para os espaços de uso coletivo e público a oportunidade de todos os cidadãos transitarem de forma autônoma, segura e confortável.

### **3.2 Marco Legal Vigente**

Apesar de todo o aparato legal em vigor no Brasil, muitos lugares das cidades apresentam uma negligência do poder público em relação acessibilidade dos locais, havendo dificuldades e

obstáculos físicos que dificultam o acesso dos pedestres aos ambientes.

O conceito de *Barreira* pode ser encontrado no Decreto Federal 5296/2004:

“II-barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação, classificadas em:

- a) Barreiras urbanísticas:
- b) Barreiras nas edificações:
- c) Barreiras nos transportes:
- d) Barreiras nas comunicações e informações”

É extremamente necessário no meio urbano, estar constituído de rotas acessíveis para os pedestres, algo essencial para uma acessibilidade adequada para todos. Rota acessível é:

Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc. A rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores etc. (NBR9050/04)

A necessidade da utilização das obrigações legais, que são utilizadas pelos órgãos públicos e profissionais para a produção do espaço urbano, empregados nos projetos urbanísticos e arquitetônicas, deve contar com a presença para o embasamento desses projetos. A utilização das normas vigentes que regem no nosso País de constar nesses projetos para a formação do espaço urbano ou a sua modificação. A principal norma técnica que rege a questão da acessibilidade no meio urbano é a ‘NBR- 9050 – Acessibilidade a Edificações Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. A utilização dessas normas e leis de forma contínua e eficaz, a curto e longo prazo, produzirá um espaço urbano mais igualitário e justo para todos, trazendo a consciência que a cidade é para todo cidadão.

#### **4. ANÁLISE DE INTERPRETAÇÃO DE DADOS DA PESQUISA**

##### **4.1 Estudo de Caso:**

As condições de acessibilidade serão analisadas a partir do mapeamento e análise dos aspectos

importantes, que interferem ou contribuem para acesso dos pedestres na área a ser analisada, nesse caso a Avenida Sete de Setembro. Foram feitos os mapeamentos e análise do uso e ocupação do solo da área, a estrutura das calçadas e suas larguras, englobando nisso as rampas e piso tátil, utilizado principalmente pelas pessoas quem tem algum tipo de dificuldade de locomoção, a análise do mobiliário urbano que faz parte do meio urbano, o mapeamento do mercado informal na área que nesse caso utiliza na sua maioria as calçadas para fazerem o seu trabalho e por último a estacionamento ao longo da via descrito pela Prefeitura como Zona Azul.

- **Uso e ocupação do Solo**

Na região mapeada o uso e ocupação do solo na área analisada, como está descrito no mapa 1, que a uma diversificação do uso das edificações, com a predominância de uso comercial, pelo fato da área existir um comércio consolidado, com várias lojas, o que gera uma demanda significativa de pedestres na área. Existem algumas casas, mais a predominância na área é de edifícios, que nesse caso são residenciais, comerciais ou misto (residencial e comercial).

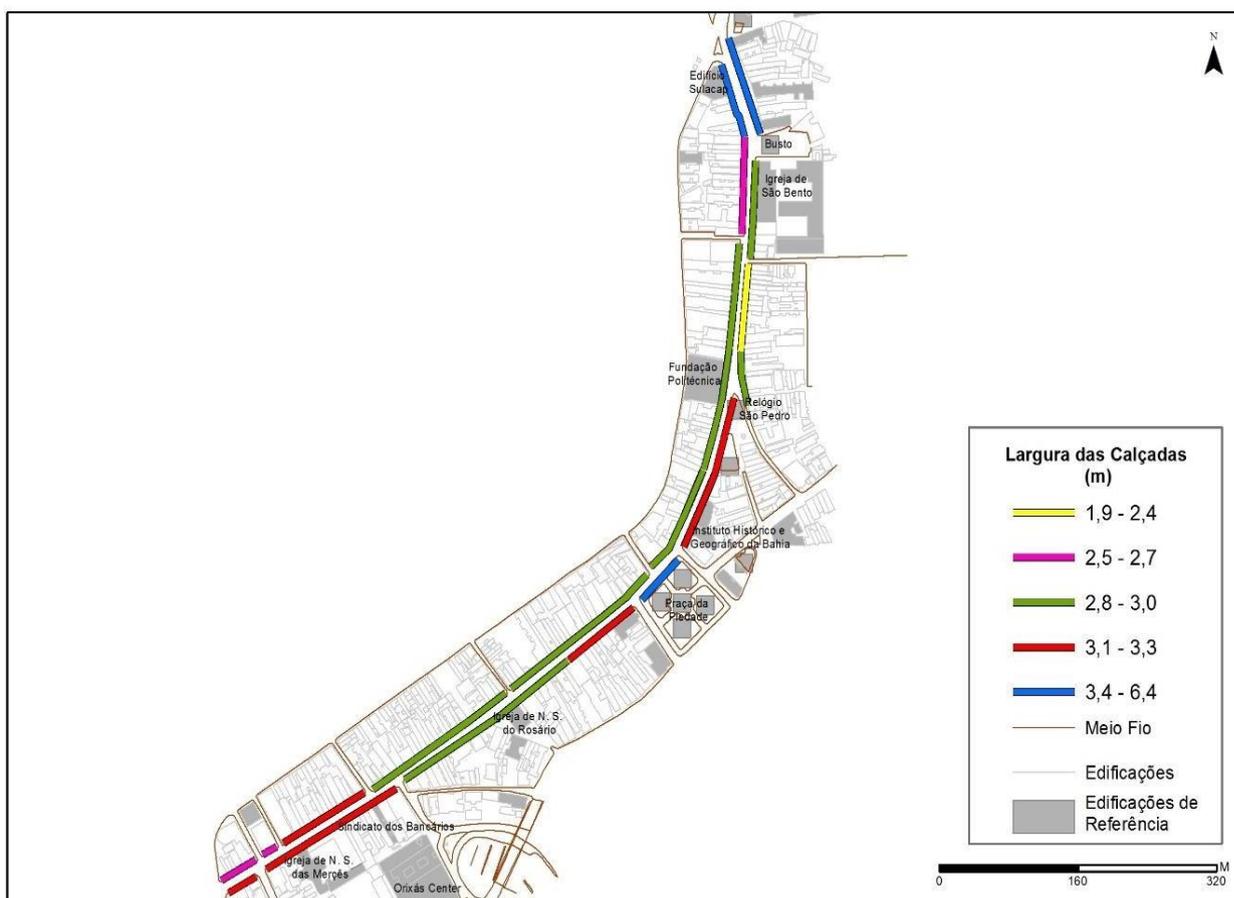


Mapa 1: Uso e Ocupação do Solo.  
Fonte elaborada pelo autor a partir da base SICAD

- Largura das Calçadas

A respeito da análise da largura das calçadas na área de estudo, observa-se que são predominantes larguras entre 2,90m a 3,20m como está descrito no mapa 2. Com base no que determinado a ABNT NBR 9050:2015, percebe-se que essas dimensões são suficientes para aplicação das três faixas de uso adequadas aos princípios do Desenho Universal, especificadas na referida norma. São elas:

- ✓ faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;
- ✓ faixa livre ou passeio: 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;
- ✓ faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas. (ABNT NBR 9050:2015)



Mapa 2: Largura das Calçadas.  
 Fonte: elaborado pelo autor a partir da base SICAD

Diante do exposto, foi constatado que a largura das calçadas é adequada para a acomodação das faixas de serviço, livre e de acesso.

- Tipos de pavimentação

As calçadas da área analisada apresentam 03 (três) tipos de pavimento, conforme mostra o Mapa 3, nesse caso: Pedra Portuguesa, Granito Serrado e Concreto.



Mapa 3: Tipos de Pavimentação.  
Fonte elaborada pelo autor a partir da base SICAD

Existe uma padronização da pavimentação usada nas calçadas destinadas aos pedestres, nesse caso pavimento de pedra portuguesa como está demonstrado na Foto 1, que tem sua importância histórica e cultural para a cidade e para Avenida Sete de Setembro. Há exceções em algumas áreas, onde foram feitas obras de requalificação dos pisos, sendo um exemplo: a Praça da Piedade, a qual possui em seu calçamento piso granito cerâmico, conforme a Foto 2.



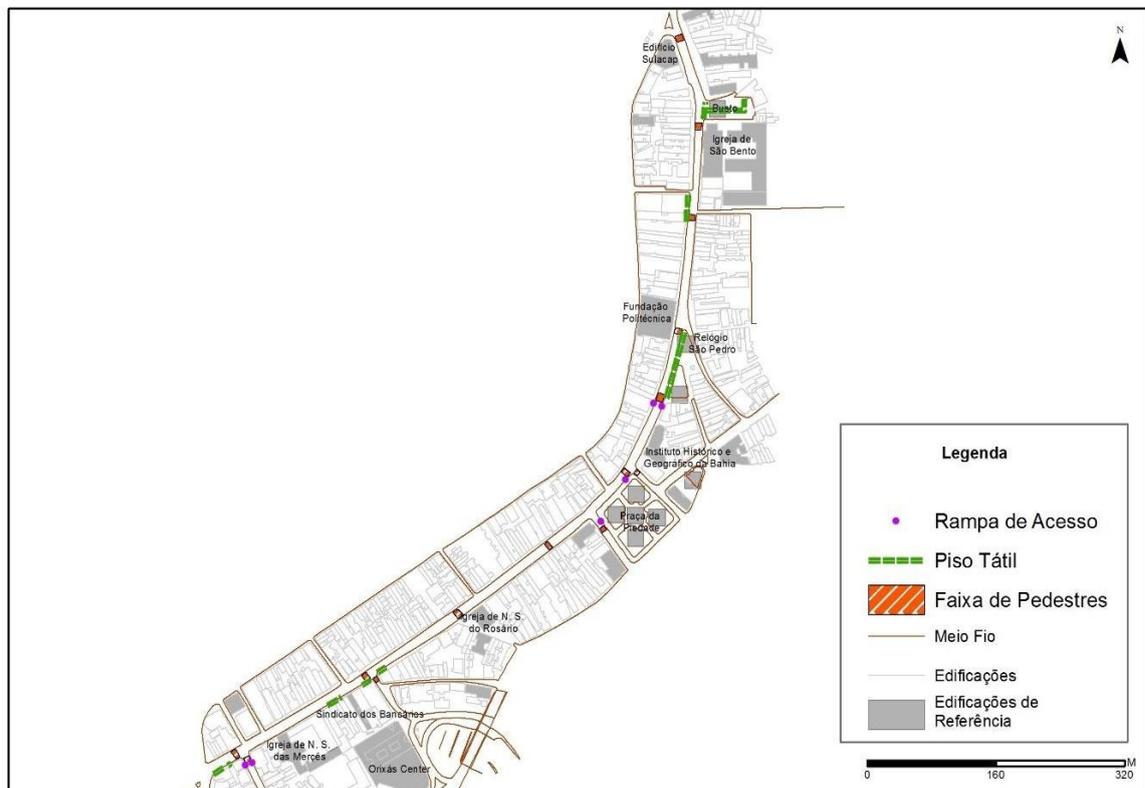
Foto 1: Pedra Portuguesa.  
Fonte do autor, 2018



Foto 2: Piso Granito Serrado.  
Fonte do autor, 2018

- Rampas, Piso Tátil e Faixa de Pedestres.

Foram analisadas e mapeadas nesse tópico em conjunto as rampas existentes na área, piso tátil e as faixas de pedestres.



Mapa 4: Rampas, Piso Tátil e Faixa de Pedestres.  
Fonte elaborada pelo autor a partir da base SICAD.

✓ Rampas de acesso

Analisando o Mapa 4, pode-se perceber um déficit de rampas de acesso no local, salientando que as poucas rampas existentes não estão adequadas às normas estabelecidas pela ABNT NBR 9050:2015. Vale novamente pontuar que a Avenida Sete de Setembro é via tradicional e de intenso comércio da cidade de Salvador, sendo ela ponto de passagem para a população em geral, incluindo-se pessoas com deficiência.

A rampa é um dispositivo de acessibilidade que permite às pessoas com deficiência a utilização das vias com segurança e autonomia. Segundo a ABNT (NBR 9050 – 2015): “são consideradas rampas às superfícies de piso com declividade igual ou superior a 5%”.

Ainda de acordo com a referida Norma Técnica, as rampas devem obedecer a um dimensionamento para garantir que sejam acessíveis, com limites máximos de inclinação.

Com base na leitura acerca dessas orientações para implantação de rampas de acesso, comparada à realidade presenciada em pesquisa de campo, percebeu-se que algumas rampas não condizem com o estabelecido pela norma, o que mostra uma dificuldade para o acesso de pessoas com deficiência nesse espaço. Vale ressaltar que as rampas que estão adequadas às normas são as requalificadas pela obra feita na Praça da Piedade e Relógio de São Pedro, estando vidências nas Fotos 5, 6 e 7.

É importante citar que as faixas de pedestres não possuem rampas, dificultando aos cadeirantes a sua travessia na via em direção às calçadas.

Segundo Marília Cavalcante (ACESSIBILIDADE INTEGRADA: uma proposta de módulo de integração para avaliação, execução e implantação do desenho universal. Pg. 66. Salvador, 2012), as rotas de acessibilidade, são necessárias para que o cidadão possa locomover-se no espaço urbano sem impedimentos e proporcionar o acesso aos locais de forma adequada. Afinal, tudo que é acessível se torna agradável para qualquer cidadão, atendendo todos os aspectos da vida de um cidadão, tornando-se consequência da aplicação da premissa do desenho universal.



Foto 3: Rampa Desnivelada.  
Fonte do autor, 2018.

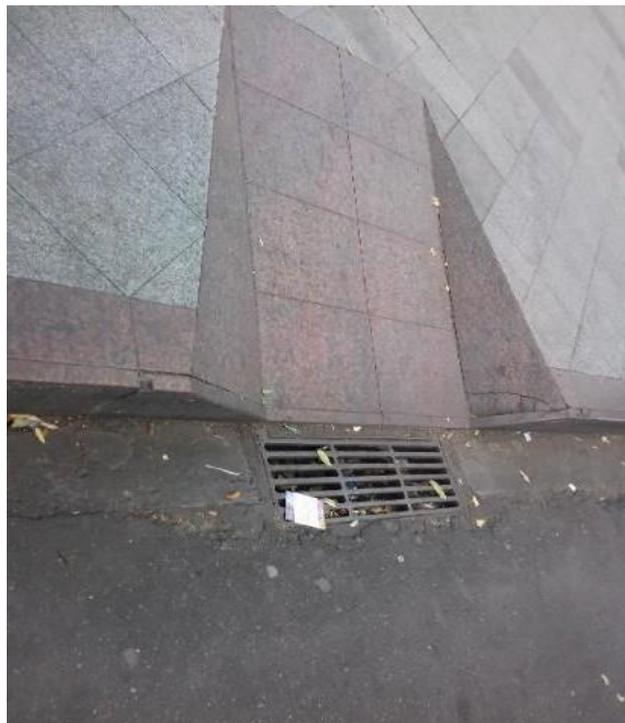


Foto 4: Rampa Desnivelada.  
Fonte do autor, 2018



Foto 5: Rampa Requalificada.  
Fonte do autor, 2018.

✓ Piso Tátil

De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas, piso tátil é qualificado por

[...] textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a construir alerta ou linha-guia, servindo de orientação, principalmente, às pessoas com deficiência visual ou baixa visão. São de dois tipos: piso tátil de alerta e piso tátil direcional. (ABNT NBR 9050/2015, pág.5)

Com base nessas informações, analisou-se que o local escolhido como campo de pesquisa é desprovido de piso tátil no decorrer da via, sendo encontrado apenas em pontos esporádicos. Em algumas edificações que possuem o piso tátil, observa-se uma inexistência de regularidade de tal piso. Isso gera dificuldade de acesso para as pessoas com deficiência visual, as quais necessitam desse tipo de estrutura para circular nas calçadas de forma segura e independente.

Observou-se, que as vias não possuem harmonia nos tipos de piso tátil (alerta e direcional), além de não serem contínuos, conforme demonstram as Fotos 6 e 7.



Foto 6: Piso Tátil Descontínuo.  
Fonte do autor, 2018.



Foto 7: Piso Tátil danificado e com  
passagem obstruída.  
Fonte do autor, 2018.

Portanto, como traz o Guia de Acessibilidade Urbana do Conselho Regional de Engenharia:

“A correta marcação do piso é de extrema importância para alertar as pessoas com deficiência visual da existência de obstáculos, de mudança de direção e de nível.” (pág. 16)

A sinalização tátil no piso deve ter cor e textura contrastantes com a do piso adjacente. Servem como orientação para pessoas com deficiência visual. A pavimentação de pedra portuguesa dificulta essa sinalização, pelo fato de não ser uma calçada lisa e sem obstáculos.

- Mapeamento Mobiliário Urbano

De acordo com a ABNT/NBR 9283/1986 Mobiliário Urbano é definido Como:

“Todas os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização de poder público em espaços públicos ou privados.”

No decorrer do levantamento de análise da área foram identificados 10 (dez) tipos de mobiliário urbano, sendo classificados segundo a NBR 9283 que são: ponto de ônibus (circulação e transporte), monumento (cultura e religião), piquete (circulação e transporte), assento público (ornamentação da paisagem e ambientação urbana), lixeira (saneamento), banca de revista (comércio), placa de sinalização (circulação e transporte), semáforo (circulação e transporte), postes (sistema de iluminação pública, energia e comunicação) e árvore (ornamentação da paisagem e ambientação urbana). Muitas vezes o mobiliário urbano é implantado de forma desorganizada no ambiente urbano, se tornando uma barreira urbanística.



Mapa 5: Mapeamento Mobiliário Urbano.  
Fonte Elaborada pelo autor a partir da base SICAD



Foto 8.  
Fonte do autor, 2018.



Foto 9.  
Fonte do autor, 2018.

Na Foto 8 a placa de sinalização está no meio da calçada, e um saco de lixo exposto na árvore em local inadequado. Na Foto 9 existe um buraco na calçada, aonde deveria ser um local para uma árvore, tendo o perigo de um acidente por parte do pedestre.



Foto 10.  
Fonte do autor, 2018.

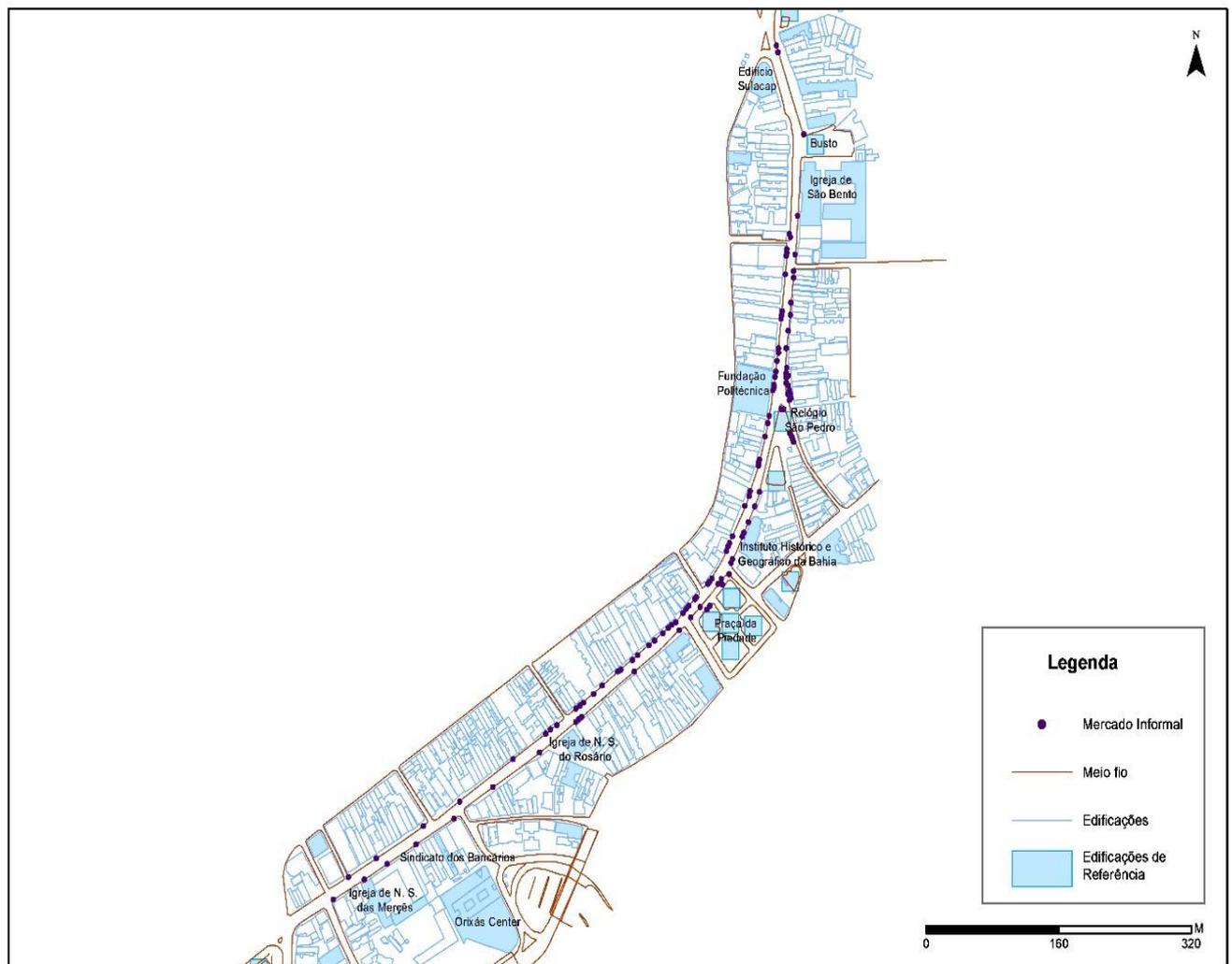


Foto 11.  
Fonte do autor, 2018.

Na Foto 10 vale perceber que existe uma quantidade significativa de árvores no decorrer da via, como está exposto no mapa 5. Na Foto 11 a área que é destinada a calçada, tomado por quase toda uma banca de revista, sendo um obstáculo para o fluxo dos pedestres.

- Mercado Informal

Mercado Informal é uma atividade comercial que tem sido constantemente observada no meio urbano. Segundo Costa (*TRABALHO INFORMAL: um problema estrutural básico no entendimento das desigualdades na sociedade brasileira.* p.175, 2010), “o trabalho informal pode ser conceituado como aquele não regulamentado pelo ordenamento legal do trabalho no país”.



Mapa 6: Mercado Informal.  
Fonte elaborada pelo autor a partir da base SICAD.

Na área analisada, percebeu-se um intenso movimento de mercado informal ao longo da via, como descrito no mapa 6. Essa forma de mercado tem se mostrado um obstáculo para o fluxo livre de pessoas na calçada, pois o espaço destinado ao acesso e passagem acaba sendo obstruído pelo grande número de comerciantes informais presente no local.



Foto 12.  
Fonte do autor, 2018.



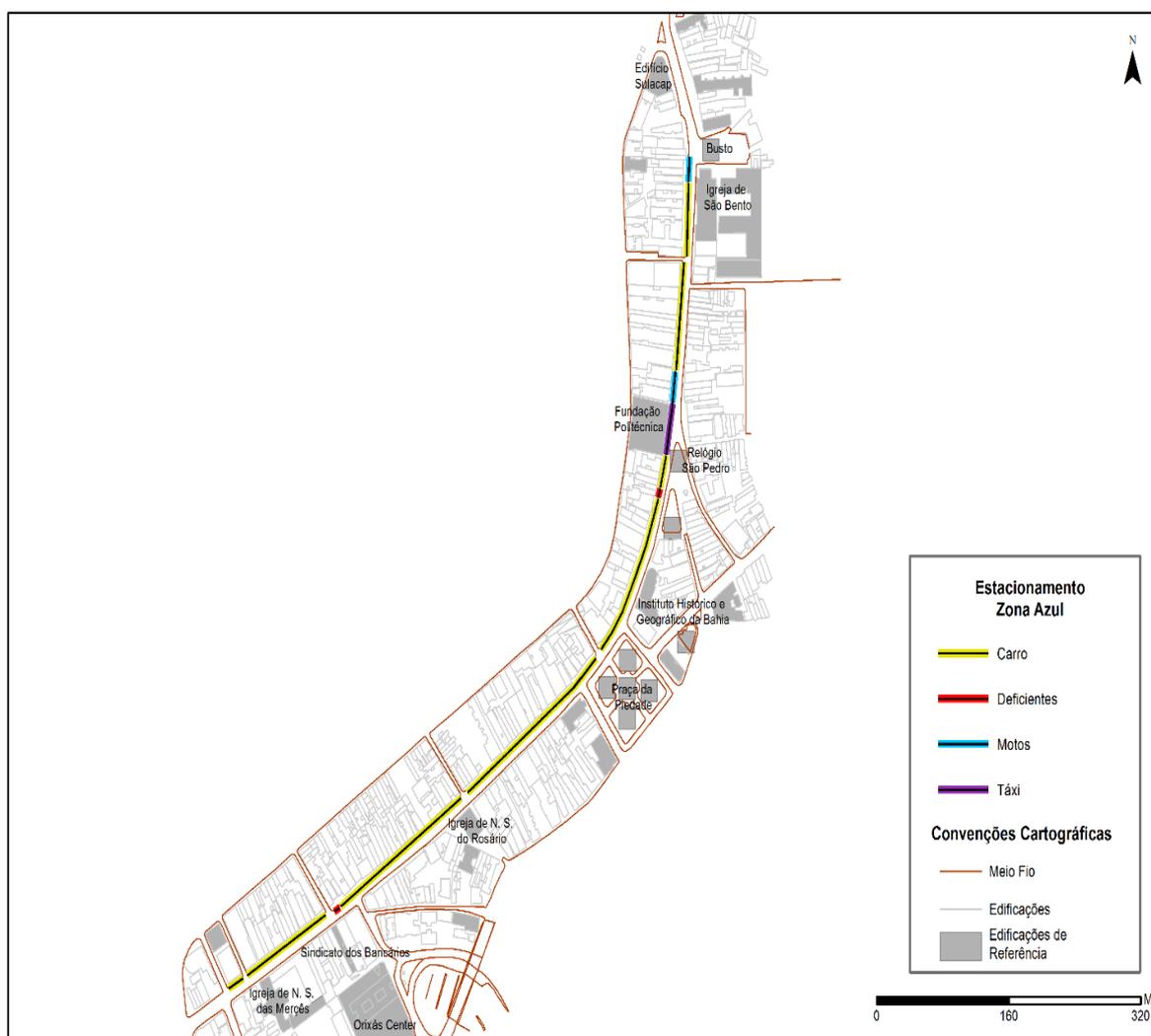
Foto 13.  
Fonte do autor, 2018.

Mesmo com o reordenamento e revitalização, como está descrito na foto 12 feita pela Prefeitura de Salvador, dos ambulantes nos locais da Avenida Sete de Setembro descrita no mapa 6. As fotos são do: Beco Maria da Paz, Beco do Mucambinho, Largo do Rosário, Rua da Força e Rua do Cabeça. Com a revitalização desses locais foram colocados pisos intertravados com pista tátil, cobertura de policarbonato e instalação de nova iluminação, porém não foram suficientes para a diminuição da concentração do mercado informal nas calçadas da Avenida, como pode ser visto na foto 13.

Constatou-se que a maior concentração de vendedores ambulantes está na Praça da Piedade e Relógio de São Pedro, locais onde existem ligações de acesso aos Shoppings Lapa e Piedade, ocasionando um fluxo mais intenso de pedestres e se tornando, assim um ponto estratégico e de maior visibilidade para o mercado informal.

- Estacionamentos ao longo da Via

A análise feita dos estacionamentos ao longo da Via, do lado esquerdo da Via, no Sentido casa de Itália ao Edifício Sulacap. Esse estacionamento é descrito como Zona Azul que são os estacionamentos ao longo da via pública e taxada pela Prefeitura Municipal de Salvador.



Mapa 7: Estacionamento ao longo da via.  
Fonte elaborada pelo autor a partir da base SICAD.

No decorrer da via, foram encontradas vagas para carros normais e vagas para carros preferenciais (para pessoas com alguma deficiência física ou preferencial) como descritos na Foto 15, vaga para táxi e motos. A predominância das vagas são para carros normais, como está descrito na foto 14.



Foto 14.  
Fonte do autor, 2018.



Foto 15.  
Fonte do autor, 2018.

Muitas dessas vagas de carros são utilizadas por carros para serem utilizados como comercial informal, para vendas de almoços. Como foi descrito a questão do mercado informal anteriormente que faz das calçadas o sua área de utilização e os pedestres tendo que anda muitas vezes fora nas calçadas, e indo para as vias, e acaba se deparando com os carros estacionados, e com isso alguns pedestres acabam andando pelas vias onde passam os carros em movimento, tendo o perigo de acontecer um acidente.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme a análise feita na área de estudo e com base no levantamento feito in loco, foi observado que as condições de acessibilidade plena para os pedestres na Avenida Sete de Setembro não são respeitadas, o que, por consequência, impede a realização de seus direitos básicos. As observações feitas identificaram que a largura das calçadas tem uma média superior a 2,80 metros. Isso nos permite, fazendo um reordenamento do mobiliário urbano e do mercado informal, a utilização de mais rampas e piso tátil, como a requalificação do tipo de pavimentação. Essas questões citadas são importantes para a melhora da acessibilidade no local.

Seria razoável, portanto, que tanto agentes do poder público quanto do privado se debruçassem

mais sobre essa questão, dada a importância da área à cidade, e, principalmente, o caráter popular do comércio e serviços que povoam a área.

A requalificação do espaço urbano está embasada nas diretrizes da proposta pela Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Logo se constata que os problemas apresentados nesse trabalho não são exatamente segredos, e que existem marcos legais que, teoricamente, enquadram tais problemas como ilegais, é de se pensar que a solução para o problema na acessibilidade da Avenida Sete de Setembro não seriam novas leis, e sim um caso de fiscalização, ou seja, de fazer as leis valerem.

## 6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: *Acessibilidade a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano*. Brasil, 2004;

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: *Acessibilidade a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano*. Brasil, 2015;

AVENIDA SETE DE SETEMBRO. Disponível em: [//www.minhasalvador.com.br/avenida-sete-de-setembro/](http://www.minhasalvador.com.br/avenida-sete-de-setembro/). Publicado 23 de maio de 2017;

BINS ELY, Vera Helena Moro; GERENTE, Melissa. *Acessibilidade nos Sítios Brasileiros de Preservação Histórica*. In: XIII CONGRESSO BRASILEIRO DE ERGONOMIA;

CAMBIAGHI, Silvana. *Desenho Universal: Métodos e Técnicas para Arquitetos e Urbanistas*. Ed. SENAC, São Paulo, 2007. 2ª edição revista;

CAVALCANTE, Marília Moreira. *Acessibilidade Integrada: uma proposta de módulo de integração para avaliação, execução e implantação do desenho universal*. Tese (Doutorado em Urbanismo). Universidade Federal da Bahia – UFBA. Salvador, 2012;

COSTA, Márcia da Silva. *Trabalho Informal: um problema estrutural básico no entendimento das desigualdades na sociedade brasileira*. In: Caderno CRH: Revista do Centro de Recursos Humanos da UFBA. v. 23, n.58. p 175, Jan./Abr. 2010. Salvador: UFBA, 2010;

GUIA DE ACESSIBILIDADE URBANA. Conselho Regional de Engenharia. Belo Horizonte – MG;

HEINONEN, Noora. *A Cidade Alta em Alta? Circuitos e Cenários das Dinâmicas Comerciais do Centro Velho de Salvador*. GeoTextos, vol. 1, n. 1, pg. 1, 2005;

JORNAL A TARDE. *Ambulantes ganham novos trechos para trabalhar na Av. Sete*. Bahia: Da Redação, Atualizado em: 20/03/2014;

MOREIRA, Nuno Araújo Sousa apud BINS ELY, Vera Helena Moro. *Acessibilidade Urbana e Patrimônio Histórico: Aplicação do Módulo de Acessibilidade Integrada no Centro Histórico de Salvador*. Pg. 23, 2016;

SANTOS, Viviane Vieira Matos dos; GRAÇA, Rogério Freire; *O Que é Que a Avenida Tem? Trajetória do Patrimônio Histórico da Avenida Sete de Setembro, Salvador – Bahia*. periodicos.set.edu.br. Pg.1. Aracaju, 2015;

SISTEMA CARTOGRÁFICO E CADASTRAL DO MUNICÍPIO DE SALVADOR – SICAD. Base: Cartográfica, 2006;

VIDA BRASIL- *Acessibilidade, uma questão de direitos urbanos*;

ZONA AZUL DIGITAL. Disponível em:

[//transalvador.salvador.ba.gov.br/conteudo/index.php/setorAreaLogradouro/paginaInicial.;](http://transalvador.salvador.ba.gov.br/conteudo/index.php/setorAreaLogradouro/paginaInicial.)