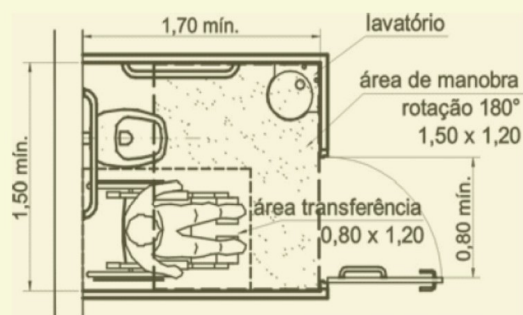




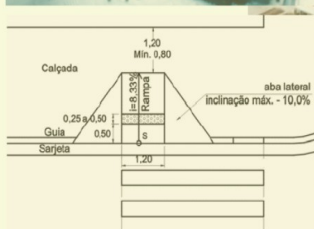
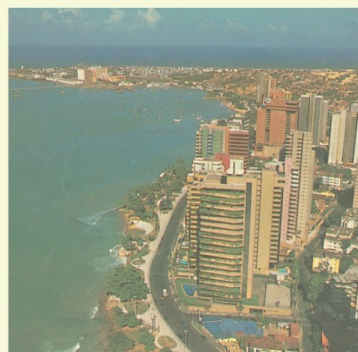
Prefeitura de  
**Fortaleza**



Prefeitura de  
**Fortaleza**



VISTA SUPERIOR



Vista superior



# ACESSIBILIDADE

## DIAGNÓSTICO DOS TERMINAIS DO SIT/FOR

GRUPO DE TRABALHO DA ETUFOR

outubro /2005



## 1. APRESENTAÇÃO

A partir da criação do Grupo de Trabalho da Prefeitura Municipal de Fortaleza para elaboração, discussão e análise de projeto para garantir o acesso ao transporte público gratuito aos portadores de necessidades físicas especiais (Decreto nº 11.879, de 01 de setembro de 2005), a ETUFOR estabeleceu um Grupo de Trabalho Interno integrado, no presente momento, por técnicos do Núcleo de Planejamento Estratégico – NUPLE (Flávio Arruda e Viviane Fernandes) e da Divisão de Participação Comunitária – DIPAC (Demetri Cruz e Karla Karan).

Desde então, estes técnicos têm realizado pesquisas sistemáticas, a nível nacional, sobre o panorama legal de medidas nesta temática adotadas em outros municípios.

Portanto, as ações e projetos expostos neste documento têm por finalidade a promoção da melhoria da acessibilidade de todos os usuários do SIT-FOR e serão apresentados da seguinte forma:

1. O item 3 descreve um breve diagnóstico dos principais problemas de acessibilidade relacionados arquitetura e infra-estrutura dos terminais do SIT/FOR;
2. O item 4 descreve de forma mais minuciosa, os problemas de acessibilidade específicos de cada terminal do SIT/FOR;
3. O Anexo A consta todo o levantamento fotográfico das visitas técnicas que foram realizadas em conjunto com técnicos da DIFRA e da DIOPE.

## 2. OBJETIVO

O objetivo principal deste documento é apresentar o levantamento fotográfico e observações *in loco* quanto a temática da acessibilidade, elaboradas por técnicos da ETUFOR em visita aos sete terminais de integração Sistema de Transporte de Fortaleza.

## 3. DIAGNÓSTICO GERAL

Após realizarmos visitas técnicas aos 7 (sete) terminais de Fortaleza, conforme datas descritas abaixo, constatamos existirem alguns fatores dificultadores de acessibilidade a estes equipamento são comuns a todos eles.

Terminais	Data	Horário	Técnicos
<b>PARANGABA</b>	17/10/2005 segunda-feira	9:00hs	TERMINAL: Melissandro e Gabriel
			SEDE: Flávio Arruda, Viviane Fernandes e Renan Cid
<b>LAGOA</b>	17/10/2005 segunda-feira	10:30hs	TERMINAL: Mires e Gabriel
			SEDE: Flávio Arruda, Viviane Fernandes e Renan Cid
<b>ANTÔNIO BEZERRA</b>	18/10/2005 terça-feira	9:00hs	TERMINAL: Raimundo e Neto
			SEDE: Flávio Arruda, Viviane Fernandes e Renan Cid
<b>SIQUEIRA</b>	19/10/2005 quarta-feira	9:00hs	TERMINAL: Vilamar
			SEDE: Flávio Arruda, Viviane Fernandes e Renan Cid
<b>PAPICU</b>	21/10/2005 sexta-feira	15:00hs	TERMINAL: Célia e Raimundo
			SEDE: Flávio Arruda, Viviane Fernandes e Renan Cid
<b>CONJ. CEARÁ</b>	24/10/2005 segunda-feira	14:30hs	TERMINAL: Flávio, Alaíde e Raimundo
			SEDE: Flávio Arruda, Viviane Fernandes e Renan Cid
<b>MESSEJANA</b>	25/10/2005 terça-feira	14:30hs	TERMINAL: Valdir
			SEDE: Flávio Arruda, Viviane Fernandes e Renan Cid

## DO ENTORNO



A circulação do entorno de todos os terminais é feita com bastante dificuldade, principalmente de pessoas usuárias de cadeira de rodas e de muletas. O revestimento das calçadas é feito de pedra portuguesa estando, geralmente em péssimo estado de conservação. Não existem rampas para acesso de pedestres aos passeios, há somente rampas para acesso aos veículos (carros e motos) que, de forma improvisada são utilizadas por pedestres e usuárias de cadeira de rodas.

### **ACESSOS**

Os terminais possuem em quase todas as suas bilheterias (exceção para uma das bilheterias do terminal Parangaba), portas ao lado das catracas que poderão ser destrancadas caso alguma pessoa com deficiência, impossibilitada de “passar” pela catraca, solicite. Entretanto, observamos que os espaços destinados aos acessos de usuários (catracas) são bastante estreitos, dificultando a passagem, principalmente de gestantes e pessoas obesas.

### **ADMINISTRAÇÃO**

Na maioria das administrações dos terminais, o dimensionamento não permite o acesso de pessoas com deficiência (portas estreitas, existência de batentes, entre outros). O caso mais grave ocorre no terminal Parangaba, pois a administração está instalada no pavimento superior e seu acesso se dá através de uma grande escadaria.

### **TRAVESSIAS**

Em quase todos os terminais existem passagens elevadas (lombadas) que facilitam a travessia dos usuários (exceção para o terminal Conjunto Ceará). Entretanto, observamos que as lombadas para travessia em quase todos os casos, não estão corretamente niveladas com o piso das plataformas para embarque/ desembarque de usuários. Desta forma, cria-se uma falsa sensação de acessibilidade, pois nem todas as pessoas vão ser capazes de sozinhas, realizarem a travessia de forma segura.

### **PLATAFORMAS**

Observamos a existência de diversos obstáculos nos pavimentos das plataformas (tampas de caixas de visitas em desnível e/ ou quebradas, formação de filas, bancos, lixeiras, dentre outros).

### **SINALIZAÇÃO**

A falta de sinalização adequada para circulação das pessoas com deficiência (indicação da localização das rampas, dos acessos, dos w.c.'s, das linhas adaptadas, dentre outros) dificultam a circulação das pessoas com deficiência nos terminais.

### **W.C.**

Dos 7 (sete) terminais de integração do SIT-FOR, somente 3 (três) possuem w.c. para pessoas portadoras de deficiência (Parangaba, Papicu e Siqueira). Porém, os w.c.'s existentes não estão em conformidade com as normas legais, além de não possuírem sinalização adequada e só funcionarem conforme a demanda, ou seja, em função do vandalismo, permanecem trancados até que algum deficiente solicite o seu uso.

### **LINHAS**

As linhas que operam com veículos adaptados (elevador) não têm nenhum diferencial quanto a informação (comunicação visual ou prioridade de localização na baia), exceto por adesivos com o símbolo da acessibilidade colocados no veículo. Das 221 (duzentas e vinte e uma) linhas do Sistema, apenas 17 (dezesete) linhas operam com veículo com elevador, sendo que a frota adaptada, representa somente 7,7% da frota do Sistema.

### **OPERAÇÃO**

Observou-se que os funcionários dos terminais que operam nas plataformas de embarque/ desembarque, não possuem informação relativa aos horários dos veículos acessíveis. Desta forma, quando o usuário solicita esta informação, o funcionário tem que se deslocar ao setor administrativo e verificar em qual tabela o veículo operará, podendo assim ocasionar a perda do horário do veículo por parte do usuário.

Devido a este fato, solicitamos, via C.I., alteração no formulário do BCO. Esta solicitação foi acatada pela COTEC e aprovada pela DIOPE.



---

## **4. DIAGNÓSTICO DETALHADO**

### **4.1. PARANGABA**

O acesso ao terminal de Parangaba, localizado à avenida Eduardo Perdigão, apresenta sérios problemas que comprometem a acessibilidade daqueles que apresentam algum tipo de deficiência. O revestimento inadequado, desnivelamento da calçada, o batente de cerca de 10 cm na entrada e a ausência de rampas de acesso praticamente impossibilitam o trânsito de usuários de cadeiras de rodas, muletas e idosos entre outros, relegando a estes o acesso reservado aos ônibus, o que compromete sua segurança.

Grande parte do comércio presente no terminal, a própria administração e o único banheiro feminino estão localizados no pavimento superior. O acesso somente é realizado através de uma escadaria, o que segrega o público usuário portador de necessidades especiais.

As passagens de nível não estão devidamente sinalizadas, apresentando, ainda, obstáculos tais como desnivelamento junto à plataforma e bocas de lobo quebradas.

O terminal apresenta somente um banheiro acessível. No entanto, este não dispõe de instalações em conformidade com a NBR 9050. Somente um telefone público é acessível aos usuários de cadeiras de rodas e pessoas de estatura reduzida.

Pela presença marcante de estabelecimentos comerciais voltados à alimentação, o que se observa no terminal é a proliferação de obstáculos tais como mesas e cadeiras ao longo das circulações, bem como caixas de inspeção, lixeiras e outros elementos.

### **4.2. LAGOA**

Apesar do terminal possuir rampa de acesso de inclinação próximo do adequado junto a sua bilheteria, esta foi disposta junto às calhas de águas pluviais, o que gera problema aos usuários de cadeiras de rodas e muletas. Entretanto, o trajeto realizado por estes que utilizam as rampas é bem mais longo.

A entrada do terminal é realizada por uma rampa localizada junto à continuação da avenida José Bastos. Este acesso é utilizado também por motos, bicicletas e outros veículos leves devido a falta de sinalização adequada. Este enfrentamento compromete a segurança dos portadores de deficiência física.

O referido terminal não apresenta banheiros acessíveis nem mobiliário voltado a este público. Não são verificados telefones rebaixados ou sanitários adaptados e devidamente sinalizados. Ao contrário disto, os banheiros são dispostos em desníveis de até 5 cm e de dimensões ínfimas, que comprometem o giro de cadeiras de rodas.

Outro problema do terminal se trata do desnivelamento das passarelas entre plataformas. Estas não possuem sinalização adequada e apresentam pequenos degraus a serem vencidos, além de balizadores de fluxo que obstruem o trânsito de cadeiras de rodas e deficientes visuais.

### **4.3. ANTÔNIO BEZERRA**

O Terminal de Antônio Bezerra apresenta catraca de acesso baixa e largura necessária à passagem pela bilheteria. No entanto, o referido terminal encontra-se ilhado no que tange o seu acesso a partir das vias circundantes.

São inúmeros os obstáculos que surgem no trajeto dos que apresentam deficiência física – valas de escoamento das águas pluviais do tipo grelhas, degraus e a ausência de rampas contribuem para uma imagem mitigadora àqueles que apresentam necessidades especiais.

As calçadas desniveladas com revestimento do tipo pedra portuguesa são outros obstáculos na área externa do terminal. Internamente, algumas das tampas das caixas de inspeção representam sobressaltos ou mesmo depressões acentuadas no piso industrial, apontando à necessidade de revisão. Ainda, as passagens entre plataformas não se encontram no mesmo nível destas, apresentando inclinações íngremes.



A sinalização geral, seja nos veículos ou no próprio terminal, horizontal e vertical, apresenta-se desatualizada, apagada e mesmo insuficiente.

Os banheiros do referido terminal estão dispostos nas plataformas. Estes, por sua vez, não apresentam adaptação para atender portadores de necessidades especiais. Os usuários de cadeiras de rodas não conseguem sequer acessar o interior dos banheiros.

Ainda, no conjunto de telefones públicos não consta um aparelho mais baixo, necessário àqueles que usam cadeira de rodas ou apresentam estatura reduzida.

#### **4.4. SIQUEIRA**

O acesso ao Terminal do Siqueira é comprometido pelo tráfego intenso da avenida Osório de Paiva. Situado à margem desta, o terminal apresenta rampas para acesso às bilheterias desalinhadas entre si, com inclinação inadequada, e em situação perigosa por se localizarem junto à entrada e saída de veículos, onde não se verifica a sinalização necessária.

A bilheteria possui porta de acesso aos usuários de cadeira de rodas. Entretanto, esta não recebeu destaque por parte da sinalização normativa.

A sinalização vertical do terminal está disposta em alturas elevadas, dificultando a sua leitura.

Há somente um banheiro adaptado, sendo utilizado por ambos os sexos. As louças sanitárias não correspondem aos requisitos apontados pela NBR 9050. O maior problema, entretanto, consiste na necessidade de manter este espaço fechado, devido a utilização indevida por parte dos demais usuários.

O quiosque de auto-atendimento do Banco do Brasil e a praça de convivência do referido terminal estão dispostos em níveis diferentes do experimentado na plataforma, gerando conflitos de uso por parte dos portadores de deficiência física.

O outro acesso ao terminal do Siqueira, localizado à porção leste deste, não atende às condições de acessibilidade. Nesta área o nível da calçada é elevado (cerca de 35 cm) o que, por si só, inutiliza a rampa localizada nesta entrada.

Alguns dos pontos de parada das linhas de ônibus e a própria administração do terminal estão dispostos em área distante da plataforma e após a pista de circulação de veículos, o que torna difícil o contato ou mesmo inacessível. A área que serve de plataforma à tomada destas linhas de ônibus localizadas fora da plataforma constitui, na verdade, um canteiro central, de dimensões reduzidas (cerca de 1,20 m) e que apresenta arborização no seu eixo, dificultando a movimentação de pessoas, especialmente os usuários de cadeira de rodas.

#### **4.5. PAPICU**

O acesso principal ao terminal do Papicu aos portadores de necessidades especiais é comprometido devido a ausência de rampas, excetuando-se as que possuem inclinação adequada ao acesso de veículos motorizados.

Nesta calçada os inúmeros obstáculos, tais como árvores, estreitamento do espaço e colunas de sustentação da cobertura, se somam ao desnivelamento e desgaste do piso em pedra portuguesa e caixas de inspeção ressaltadas para restringir o acesso ao terminal.

Como aspectos mais evidentes em relação a falta de proposta de acessibilidade inclusiva no terminal está a situação das passarelas de ligação entre plataforma. Estas passagens, sem sinalização adequada, foram dispostas em nível mais baixo (cerca de 15 cm), o que gera rampas curtas e de inclinação acentuada. Ainda, obstáculos como cilindros de ferro e mesmo as colunas de sustentação da cobertura impedem o livre trânsito dos usuários, podendo gerar acidentes aos deficientes visuais e inacessibilidade àqueles que utilizam cadeira de rodas.

Em todas as lojas presentes no terminal do Papicu não foi verificada a continuidade do nível do piso da passarela. Estas, por sua vez, foram elevadas em relação ao passeio, o que dificulta o acesso por parte dos portadores de necessidades especiais.



---

O terminal não possui telefones rebaixados e apresenta somente um banheiro adaptado, ainda que os aparelhos não sigam as recomendações expressas pela NBR 9050.

#### **4.6. CONJUNTO CEARÁ**

Apesar de estar localizado junto a uma ampla praça, o que facilitaria o deslocamento de portadores de deficiência física, a acessibilidade ao terminal do Conjunto Ceará está comprometida devido à degradação do piso. O revestimento em pedra portuguesa necessita de revisão, tanto nas áreas externas como internamente ao terminal. São inúmeros pontos onde as depressões e buracos estão presentes, dificultando o trânsito e constituindo risco aos usuários.

A bilheteria da entrada pela praça é estreita. A entrada de usuários de cadeiras de rodas é realizada através de um portão junto à catraca.

A administração do terminal não apresenta dimensionamento adequado às normas expressas pela NBR 9050. A largura das portas, falta de continuidade de nível do piso e outros aspectos tornam difícil o acesso por parte do público portado de necessidades especiais.

O referido terminal não apresenta banheiro acessível. As dimensões reduzidas, impossibilitando a entrada ou giro da cadeira de rodas, os materiais empregados evidenciam a falta de desenho voltado às necessidades do público alvo deste relatório.

Em todo o terminal não se verifica a presença de rampas adequadas e passagens de nível entre plataformas. A sinalização sequer existe demarcando travessia de pedestres. As valas para escoamento das águas pluviais são abertas, o que pode ocasionar acidentes.

As lojas do terminal, além do quiosque da caixa e da própria administração apresentam batentes ou desníveis variáveis, de 5 a 15 cm, o que restringe o seu uso por parte daqueles que possuem algum tipo de deficiência física.

#### **4.7. MESSEJANA**

O terminal de Messejana também tem sua entrada principal efetuada a partir de uma praça. No entanto, este equipamento apresenta o revestimento em pedra portuguesa necessitando de reparos. São diversos pontos onde o desgaste constitui problema aos usuários de muletas, cadeiras de rodas e deficientes em geral.

As calçadas junto a este terminal são bastante elevadas e, ainda, não havendo rampas de acesso o terminal acaba por segregar os usuários portadores de deficiência física.

Outro elemento que chama a atenção quando da observação de obstáculos à livre circulação é o estado de conservação das passarelas de união entre as plataformas. As rachaduras apresentam o estágio avançado de deterioração das referidas passagens. Estas não foram adequadamente sinalizadas e, na sua integração com as plataformas, constituem risco aos usuários devido a presença de valas para escoamento das águas pluviais, que permanecem descobertas.

São inúmeros os obstáculos presentes também na área das plataformas - depressões, buracos e caixas de inspeção sobressaltadas.

O terminal apresenta um número razoável de telefones públicos rebaixados (4 aparelhos). Entretanto, no aspecto da adaptação dos banheiros aos deficientes físicos. Estes, por sua vez, revelam problemas mais sérios, sendo demasiadamente estreitos, impossibilitando o acesso e totalmente desprovidos de barras, louças e demais elementos prescritos pela NBR 9050.

A sinalização vertical merece atenção e revisão no sentido de padronizá-la em conformidade às normas.

Os terminais de auto-atendimento da caixa econômica apresentam desnível que dificulta o seu acesso.



## 5. ANEXO A