

AValiação DA ACESSIBILIDADE DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE JOÃO PESSOA

Davi Pereira Lucena

Graduando em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal da Paraíba

Email: davilucena@hotmail.com

Mariana Caldas Melo

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário de João Pessoa

Email: marianacmelo@gmail.com

Abelardo da Silva Melo Junior

Médico do Trabalho, Auditor-Fiscal do Trabalho, Mestre em Engenharia da Produção

Email: abelardo_junior@uol.com.br

Angelina Dias Leão Costa

Dra., Professora do Departamento de Arquitetura - Universidade Federal da Paraíba

Email: angelinadlcosta@yahoo.com.br

Palavras-chave: Acessibilidade, mobilidade, desenho universal, ambiente público.

Essa pesquisa objetivou avaliar condições de acessibilidade do Terminal Rodoviário Severino Camelo, em João Pessoa na Paraíba, à luz da NBR 9050/2004. Como metodologia se utilizou estudo descritivo, com pesquisa bibliográfica e aplicação de questionário fechado. Como resultado observou-se: 70% são homens, idade superior a 50 anos, predomínio do 2º grau completo e quanto à acessibilidade, observaram-se barreiras físicas dificultando o acesso ao terminal, ausência de orientação e sinalização para pessoas com deficiência visual. Concluiu-se que o espaço apresenta grau significativo de inacessibilidade, dificultando o acesso de todas as pessoas e não considera a legislação vigente.

Keywords: Accessibility, mobility, universal design, public environment

This research aimed to evaluate accessibility conditions of the Severino Camelo Bus Station, in Joao Pessoa, Paraíba, in the light of NBR 9050/2004. Methodology was used as a descriptive study, with literature and the application of closed questionnaire. As result, we observed: 70% are men aged over 50 years, prevalence of school graduation and about accessibility, there were physical barriers hindering access to the terminal, lack of guidance and signage for people with visual impairments. It was concluded that the area presents significant degree of inaccessibility, hindering the access of all people and does not consider the legislation.

1. INTRODUÇÃO

Espaços públicos são de grande importância para a sociedade e seus usuários, pois são neles que se desenvolvem as relações sociais capazes de promover integração entre as mais variadas classes sociais. De acordo com Vinicius Netto (2006), o espaço não é um pano de fundo para o comportamento social – ele, em si, gera o comportamento social. Portanto, é imprescindível um grau de mobilidade que englobe toda a população e seus grupos específicos.

Por outro lado, Vinicius Netto (2006) afirma que, nos dias atuais é possível se ter a sensação de que o espaço público não promove mais o ideal moderno de universalidade, ao contrário, o espaço que deveria ser utilizado e desfrutado por todos, se torna restrito devido à presença de barreiras físicas que impedem a livre circulação e a utilização correta do espaço, fazendo assim, com que o espaço não cumpra o seu sentido em existir.

O termo “*pessoa com deficiência*” e o seu conceito tiveram suas origens na Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes da ONU, a qual estabeleceu que:

“Qualquer pessoa incapaz de assegurar por si mesma, total ou parcialmente, as necessidades de uma vida individual ou social normal, em decorrência de uma deficiência congênita ou não, em suas capacidades físicas, sensoriais ou mentais” seria uma “pessoa deficiente” (ONU, Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes, 1975).

Na Constituição de 1988 (BRASIL, 1988), a base do direito de acessibilidade está prevista no direito de igualdade, que propiciará um desdobramento em todo o ordenamento infraconstitucional. Seu artigo 5º trata genericamente do princípio da igualdade, quando expõe:

“Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos

brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade privada, nos termos seguintes.” (BRASIL. Constituição (1988), 2004).

Contudo, a realidade mostra-se com grandes disparidades para o grupo de pessoas com deficiência, pois os ambientes projetados em sua grande maioria, e também os lugares públicos não priorizam a acessibilidade.

De acordo com a NBR 9050/2004 (ABNT, 2004), acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

Ou seja, acessibilidade é uma situação de utilização de ambientes públicos e privados, em condição de conforto e segurança, através de dispositivos, produtos, serviços e sistemas de informação, destinados aos diversos grupos de usuários destes ambientes: crianças, idosos, gestantes, deficientes e população adulta em geral (FERREIRA ET AL, 2007).

O espaço deve permitir o acesso, através do uso igualitário às pessoas com diversas dificuldades, evitando segregar, ou até mesmo diferenciar qualquer indivíduo, para que este realize suas atividades com autonomia, segurança, agilidade, liberdade e igualdade.

Segundo Gonçalves (2007), a importância do estudo dos terminais rodoviários ou estações rodoviárias deve-se ao fato de que elas constituem-se num componente chave do sistema de transporte rodoviário de passageiros do país e contribuem de modo significativo para a acessibilidade e mobilidades dos indivíduos e cargas. Além disso, as estações rodoviárias têm uma importância fundamental no transporte interurbano de passageiros, não podendo, estar dissociada de políticas públicas efetivas com relação ao transporte de passageiros.

Para Gouveia (1980), por exemplo, os terminais de passageiros ou estações rodoviárias podem ser caracterizados como sendo um elemento de apoio ao sistema de transporte através do qual se processa a interação entre o indivíduo e o sistema de transporte.

Tal elemento constitui-se num ponto final de uma viagem ou ainda num ponto intermediário para transferência a outro modal de transporte (aéreo, ferroviário, lacustre; marítimo etc.). Assim, um

terminal rodoviário pode ser visto como um ponto destinado ao embarque ou desembarque de passageiros no sistema de transporte.

Esta pesquisa visa identificar condições inadequadas de acessibilidade que inibam os valores outrora citados em um equipamento público vital para toda a população da cidade.

2. METODOLOGIA

A pesquisa foi dividida em pesquisa bibliográfica, documental e pesquisa de campo, sendo esta auxiliada por um questionário fechado, onde foram coletados dados sócio-econômicos e abordadas questões relacionadas às melhorias e investimentos feitos no terminal nos últimos 10 anos, além das principais dificuldades encontradas para o pedestre circular, desde o portão de chegada/saída até o portão de embarque/desembarque e as dificuldades de mobilidade dos usuários ao transitarem no terminal rodoviário. Aliado a isso foi feito um levantamento físico das barreiras existentes e das adequações acessíveis presentes no terminal.

3. RESULTADOS

3.1. Caracterização do Objeto de estudo

O Terminal Rodoviário Severino Camelo localiza-se em uma área que é delimitada a Sul pela Rua Idaletto; a Norte pela Via projetada Marginal da 23° C.S.M., a Oeste pela Avenida Sanhauã e a Leste pela Avenida Francisco Londres, no bairro do Varadouro da cidade de João Pessoa (DER, 2005), implantado em uma Zona Especial de Proteção (ZEP), prevista no Plano Diretor da cidade de João Pessoa – PB. Sua implantação se deu na década de 80, com o projeto dos arquitetos Glauco Campello e José Luiz França de Pinho.

3.2. Acessos

É possível observar a presença de dois acessos, um para veículos de passeio e outro para pedestres (Figura 01), no qual é importante ressaltar a presença de uma pequena rampa de acesso para pessoas com deficiência (Figura 02), a qual desemboca em uma via interna de acesso veicular, onde foi observado um grau elevado de deterioração do piso e falta de informação quanto à indicação da presença de rampas.

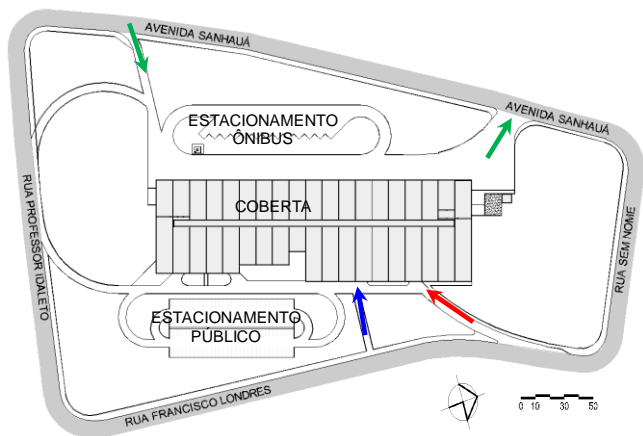


Figura 01 - Implantação no lote. Indicações dos acessos: em vermelho o acesso de veículos; em azul o acesso de pedestres; e em verde o acesso dos ônibus.
Fonte: SEPLAN / PMJP – Modificado pela equipe.



Figura 02 – Acesso de pedestres, com uma rampa para pessoas com deficiência, dando acesso a uma via interna de circulação de veículos.
Fonte: Acervo próprio

O percurso feito do estacionamento de veículos até o Terminal, também é composto por uma grande quantidade de barreiras, que dificultam a mobilidade de pessoas com dificuldade de locomoção, devido, em primeiro lugar ao piso utilizado.

A escolha de dois tipos de piso, sendo um sextavado liso e outro sextavado com perfuração central, utilizados para diferenciar as áreas de circulação para pedestres e automóveis, não oferecem condições mínimas de acessibilidade. Os pisos perfurados dificultam o caminhar até daqueles que não possuem problema de locomoção. Em segundo lugar, para demarcar a dimensão das vagas foram utilizadas semi-esferas de concreto, considerada como sendo outro obstáculo no percurso (Figura 03).



Figura 03 – Piso sextavado utilizado no estacionamento.
Fonte: Acervo próprio

E por último, nas saídas de pedestres do estacionamento existem grandes desníveis que dificultam a locomoção da pessoa com deficiência, impedindo-os de acessar o equipamento, ou até causando sérios acidentes diante da dificuldade de circular livremente (Figura 04).



Figura 04 – Desníveis existentes na transição do estacionamento para a via interna de circulação de veículos.
Fonte: Acervo próprio

3.3. Rampas e pisos

Com relação às rampas implantadas para dar acesso aos diferentes níveis, nota-se a ausência do cumprimento da NBR 9050, sendo a maioria delas de inclinação superior a de 11% (Figura 05). Também se observa o mau acabamento dado a rampas inseridas posteriormente. Cujo material se diferencia do utilizado no conjunto da edificação, sendo ele menos resistente, o que ocasiona o aparecimento de quebra desse material, devido ao intenso uso, o que dificulta a mobilidade das pessoas com deficiência. Tais rampas, tendo em vista que algumas delas nem chegam a vencer a altura apresentada, criando pequenos obstáculos ao seu final.



Figura 05 – Rampa de acesso ao pavimento superior. Possui inclinação superior a 11%.
Fonte: Acervo próprio



Figura 06 – Rampas com obstáculos no seu termino (quebra do piso).
Fonte: Acervo próprio

O piso do Terminal é de granilite e por ser bastante resistente encontra-se em bom estado de conservação, mas não é adequado para pessoas com deficiência, pois não possui sinalização tátil de alerta ou direcional e em dias de chuva se torna bastante escorregadio. Diversos usuários entrevistados já presenciaram e sofreram quedas em função disso (Figura 07).



Figura 07 – Piso inadequado para a acessibilidade. Fonte: Acervo Próprio

Nas áreas próximas aos guichês de compra e venda das passagens, é utilizado o mesmo piso citado anteriormente. O que chama a atenção é à presença de rampas para vencer um pequeno desnível entre o nível

da circulação e o nível da plataforma dos guichês. Tal rampa possui um pequeno e quase desprezível patamar próximo aos balcões e são de difícil permanência para cadeirantes, devido ao espaço subdimensionado. De acordo com a NBR 9050, no início e no término da rampa devem ser previstos patamares com dimensão longitudinal mínima recomendável de 1,50m, sendo admissível 1,20m, além da área de circulação adjacente. A Norma também menciona as condições gerais para a instalação e a localização dos balcões de atendimento ao público: os que estiverem localizados em rotas acessíveis devem possuir alturas confortáveis e um posicionamento que garanta uma aproximação frontal. Características essas não observadas nos guichês da rodoviária (Figura 08).



Figura 08 – Rampa de acesso aos guichês com patamar de 50cm (em vermelho).
Fonte: Acervo próprio.

3.4. Mobiliário

Os mobiliários estão distribuídos em todo o vão interno, totalizando cerca de 560 assentos. Mas infelizmente este número considerável não está apropriado para o uso de todos, devido à má conservação (muitos se encontram quebrados, sujos, enferrujados), podendo resultar em acidentes.

Foi observado a ausência de espaços reservados à cadeiras de rodas e também a falta de conforto para pessoas com dificuldade de locomoção. A NBR 9050 fala a respeito da necessidade de um espaço chamado *módulo de referência*, ou seja, um espaço livre ao lado dos assentos, para que o cadeirante possa permanecer, no entanto, sem interferir na faixa de livre circulação.

3.5. Sanitários

Os sanitários masculino e feminino estão localizados próximos ao portão de embarque e desembarque e

devido à falta de manutenção, os encontram-se em péssimo estado de conservação.

No que diz respeito ao cumprimento das normas de acessibilidade, os sanitários acham-se mal sinalizados: apesar de possuírem o símbolo internacional, não apresentam informações escritas e em braile de identificação (feminino ou masculino).

Na parte interna possuem cabines especiais, mas com medidas fora da Norma: altura da bacia sanitária inadequada e disposição do banheiro errada em relação à porta. Ainda como agravante, encontram-se fechados e são abertos só quando solicitado, pois na maioria das vezes servem de depósito para materiais de limpeza, já que os armários separados para tal uso não são utilizados devido ao alto grau de vandalismo.

3.6. Análise de Dados

De acordo com os questionários aplicados *in loco*, a amostragem analisada totalizando-se em 30 entrevistados se caracterizou como sendo: 70% do sexo masculino, com idade superior a 50 anos e predomínio do 2º grau completo. A maioria dos entrevistados frequentam o Terminal desde a inauguração, o que faz com que este ambiente não sirva somente como um local de embarque e desembarque de passageiros, mas se caracterize como um ambiente de convívio diário.

As questões de acessibilidade foram interpretadas de forma elementar, tendo em vista a falta de conhecimento da população em relação a este tema.

Na tabela 1 é possível observar que 60% dos entrevistados, não encontraram dificuldade no percurso, no que diz respeito à legibilidade dos acessos, fator que se atrela ao fato de vivenciarem o espaço há muitos anos. O segundo ponto abordado pelo questionário foi a presença de barreiras físicas que dificultam o percurso até o terminal e no interior do mesmo. O resultado foi que 50% dos entrevistados sentiram dificuldade em virtude da presença desses obstáculos, que durante a entrevista foram mencionados como sendo desníveis com a ausência de rampa e rampas muito íngremes, a presença de blocos de concreto pré-moldado, utilizado para delimitação do trânsito, etc. 60% dos transeuntes entrevistados não observaram a irregularidade dos pisos, e 33% não apontaram nenhum desconforto quanto aos banheiros.

Tabela 1: Dificuldades encontradas

Dificuldades	Respostas	Nº pes.	%.
--------------	-----------	---------	----

Acesso Complicado	Sim	12	40.00
	Não	18	60.00
Barreiras	Sim	15	50.00
	Não	15	50.00
Piso Irregular	Sim	12	40.00
	Não	18	60.00
Banheiros Apertados	Sim	10	33.33
	Não	20	66.67

Fonte: Dados coletados.

4. CONCLUSÃO

O estudo concluiu que há descaso em relação ao cumprimento das normas que dizem respeito às questões da acessibilidade no ambiente construído, principalmente se tratando de espaços públicos e que diante dos resultados e das observações feitas pela equipe, é notória a falta de investimento do governo em um equipamento vital para os cidadãos e o desenvolvimento da cidade em si.

A necessidade de adequação as normas de acessibilidade no Terminal já é um fator latente, tendo em vista que no ano de sua construção (década de 80), tais normas não haviam ainda sido compiladas (NBR 9050, 2004) e é necessária para garantir que os usuários possam circular livremente com segurança e autonomia.

Foi observado também pela pesquisa que tais adequações já começam a acontecer, como a implantação de rampas de acesso a rodoviária, evento este que ocorre de forma esporádica, equivocada e inacabada, como foi demonstrado.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 9050 – Acessibilidade e edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro, Maio 2004.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. 9 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: RT, 2004.

FERREIRA, Mario dos Santos. *Acessibilidade e Mobilidade Urbana: Planejamento e adaptação das cidades sob o enfoque da ergonomia*. Revista da ADPPUCRS, v. n.9, p. 78-83, 2008.

GONÇALVES, Odaris; NETO, Giacomino Balbinoto. *A Regulação da Estação Rodoviária: Teorias e Evidências para o caso gaúcho no período 1997 – 2007*. Disponível em <http://www.ufrgs.br/ppge/pcientifica/2008_03.pdf>, acesso em 12.11.2009, às 22:10.

JOFILSAN, N.C.; RIBEIRO, G.S. MARTINS, L.B. *Levantamento das condições de acessibilidade no sítio histórico da cidade de Olinda – PE*. In XV Congresso Brasileiro de Ergonomia. 3p. Anais... CD ROM. Porto Seguro: BA, 2008.

LAUFER, Adriana e Cols. *Avaliação de acessibilidade física e informacional do terminal urbano de transporte Capão da Imbuia da cidade de Curitiba*. In XV Congresso Brasileiro de Ergonomia. 6p. Anais... CD ROM. Porto Seguro: BA, 2008.

MENDES, M.S.V. *Orientabilidade em edifícios de uso público: Estudo de caso no Terminal Severino Camelo*. 2006. 76p. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Centro Universitário de João Pessoa – UNIPÊ. João Pessoa. 2006.

MICHELETTO, Bibiana e Cols. *Avaliação das condições de acessibilidade em ambiente urbano*. In XV Congresso Brasileiro de Ergonomia. 7p. Anais... CD ROM. Porto Seguro: BA, 2008.

NETTO, Vinicius. *O efeito da arquitetura: Impactos sociais, econômicos e ambientais de diferentes configurações de quarteirão*. <<http://www.vitruvio.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/290>>, Acesso em 25.03.10 s 15:30.

ONU. *Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes* (1975), Disponível em <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec_def.pdf>, acesso em 14.12.2009, às 19:45.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. Secretaria de Planejamento - SEPLAN. Disponível em <http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/seplan/diredivi/dire_geo_cad_urba/mapas/>, acesso em 10.02.2010, às 19:25.

SILVA, A.N.C.P e Cols. *Análise e proposta da acessibilidade no Parque da Jaqueira*. In XIII Congresso Brasileiro de Ergonomia. 6p. Anais... CD ROM. Fortaleza: CE, 2004.

BEZERRA, Thiago Mateus Santos & LEITE, Cecilia Urquiza. *Terminal Rodoviário Severino Camelo –*

Registro e Análise de Obra Modernista em João Pessoa – PB. Projeto de Pesquisa (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa. 2009.