

ESTUDO DE ACESSIBILIDADE EM ESTAÇÕES E TERMINAIS DE MOGI DAS CRUZES E REGIÃO

Maíra Laurença Geia¹; Celso Ledo Matins²;

Estudante do Curso de Arquitetura e Urbanismo; e-mail: ma.geia@hotmail.com¹

Professor da Universidade de Mogi das Cruzes; e-mail: celsoledo@yahoo.com.br²

Área do Conhecimento: Projeto de Arquitetura e Urbanismo, Planejamento e Projeto do Espaço Urbano, Projeto de Acessibilidade, Infraestruturas Urbanas e Regionais

Palavras-chave: Acessibilidade em Estações de Mogi das Cruzes; Terminais; Mobilidade Urbana;

INTRODUÇÃO

Com o crescimento acelerado das cidades e a preocupação cada vez maior em democratizar o espaço urbano, busca-se oferecer serviços mais acessíveis e com melhor qualidade para a heterogeneidade populacional e, neste sentido, o transporte público mostra sua importância, sendo realizado, na maior parte das vezes, por meio ônibus, trens e metrô. Destaca-se que acessibilidade, de acordo com informações do Governo Federal, significa permitir que pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida alcançassem e utilizem, com segurança e autonomia, os espaços urbanos e edificações e, assim, participem de atividades que incluem o uso de produtos, serviços e informação. No que diz respeito ao trânsito, significa ter ônibus e automóveis adaptados, guias rebaixadas e marcações nas calçadas, semáforos com sinais sonoros, supressão de todo tipo de barreiras no caminho, entre outros. No Brasil, o Decreto Federal nº 5.296/2004 torna obrigatório que todo o sistema de transportes no país instale itens que promovam a acessibilidade. Ocorre ainda, que segundo o censo de 2010, houve um aumento de dez pontos percentuais na quantidade relativa de pessoas com deficiência em relação ao total da população brasileira em dez anos, o que agrava o quadro atual. Infelizmente, o transporte urbano no Brasil se dá com altos níveis de ineficiência e irracionalidade (Neto, 2004). Em relação à acessibilidade, por exemplo, os terminais, rodoviárias e estações mostram-se ainda distantes das necessidades dos usuários e muito aquém dos avanços de normas técnicas, conhecimentos e estudos sobre este tema. Ocorre que esses lugares ainda não são acessíveis a todos, investiu-se em transporte, em educação para não exclusão, porém esquecemo-nos de fazer espaços não excludentes. Nesse sentido insere-se este trabalho, que buscou conhecer e descrever as condições atuais de acessibilidade nas estações/terminais da cidade de Mogi das Cruzes –SP e região, procurando propor soluções afim de minimizar tais problemas.

METODOLOGIA

A pesquisa fundamentou-se em dois aspectos. Primeiramente foram realizadas pesquisas bibliográficas sobre temas relacionados à acessibilidade e seu desenvolvimento no âmbito urbano. A seguir, foi realizada uma pesquisa de campo, isto é, foram realizadas visitas técnicas a diversos terminais, estações de trens, estações rodoviárias em Mogi das Cruzes e nas suas imediações, para observar e registrar o atual processo de acessibilidade. Para tanto utilizamos de registros fotográficos dos locais de estudo. Após esta etapa concluída, foram considerados os projetos arquitetônicos dos mesmos e destacadas as necessidades para

adequação dos projetos, contemplando a correta adequação às normas exigidas de acessibilidade e as necessidades reais dos portadores de deficiência, idosos, crianças e usuários com mobilidade reduzida.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram realizadas visitas técnicas em determinadas estações de Mogi das Cruzes e região, tais como: Estudantes, Mogi das Cruzes, Brás Cubas e Jundiapéba e Estação Poá, em Poá. Em todos estes lugares as vias principais de acesso encontram-se em condições ruins tanto para os carros, quanto e principalmente para os pedestres. Observou-se ainda que atualmente existe o projeto aprovado de obras na Estação de Mogi das Cruzes e com obras em andamento na Estação de Poá. Ao acessar a maioria das Estações é necessário subir uma escadaria ou uma rampa, porém foi detectado que em quase todos os casos a rampa não atende a norma técnica da ABNT 9050, dificultando assim o acesso universal. Outro obstáculo encontrado na entrada, foi à falta de um balcão acessível para a compra de bilhetes, isto é, com altura adequada, com medidas que atendam adequadamente algumas deficiências físicas, conforme a norma exige. No momento, os balcões de compra de bilhetes impedem que os portadores de necessidade especial possam executar a tarefa sozinhos, obrigando-os a recorrer a outras pessoas para cumprir uma tarefa simples. O estado de conservação dos pisos e cobertura que compõem as estações é relativamente bom, considerando o tempo de uso, mesmo sem manutenções ou trocas, porém isso não exclui o fato que caberia alguma reforma ou revitalização em sua arquitetura, de forma a torna-las mais agradável aos usuários, que já sofrem com as péssimas condições dos trens antigos e lotados. O piso de cimento aparente possui muitos pequenos buracos, trincas, rachaduras. As plataformas possuem juntas de dilatação e faixas indicando a distância mínima do passageiro e o fosso do trem, entretanto não existe piso tátil em nenhuma das estações. Os buracos e imperfeições do piso agravam ainda mais a mobilidade na plataforma. O telhado é de estrutura metálica a telha é de fibrocimento canaleta 49, que gera muito calor além de apresentar um prejuízo estético. As plataformas são mal planejadas, visto que chove e bate muito sol em virtude da altura da cobertura, ventando pois é muito aberto e há muita poluição sonora para os usuários. Visualmente a estação é bem rústica, com poucos ou nenhum elemento arquitetônico que a torne atrativa ou aconchegante. As estações não possuem espaços para alimentação e ou comércio legal no interior delas. Outro problema apresentado nas plataformas é a distância entre o trem e a plataforma, que se torna um verdadeiro desafio aos usuários, chegando à média de 20 cm de distância, dificuldade e tornando perigoso o acesso a todos os usuários. Nenhuma das estações possui uma forma plenamente acessível ou prática de transpor a outras passarelas, pois em geral a única forma de transpô-las é através de escadas (subsolo como na Estudantes ou passarelas com nas demais) com exceção da Estação Mogi das Cruzes, onde é possível transpor as plataformas por uma rampa, o que deveria ser muito bom, não fosse pelo fato de a rampa não atender a normas técnicas de acessibilidade e não fosse necessário passar por cima dos trilhos após descer a rampa. As estações Estudantes e Jundiapéba contam com um sanitário feminino e um sanitário masculino, porém não possuem sanitário acessível ou banheiros adaptados. O que não é o caso das Estações Mogi das Cruzes e Poá que possuem sanitários feminino e masculino e banheiro adaptados. Porém, de todas o maior problema está na estação Brás Cubas onde não existe banheiro algum. O mobiliário existente nas estações encontra-se em estado regular, são eles, cadeiras e lixeiras. As estações não contam com pessoas capacitadas para auxiliar pessoas com deficiências, e para pessoas com dúvidas faz-se

necessário um centro de informações. Também não existem, até o presente momento, nenhuma tecnologia (esteiras rolantes horizontais, por exemplo) que auxiliem os usuários com ou sem deficiência ou com mobilidade reduzida no local.

CONCLUSÃO

Conclui-se então que as estações de Mogi das Cruzes e região não estão adaptadas e não atendem a quesitos de acessibilidade. Em alguns casos não atendem ao mínimo necessário para um local público em funcionamento, pois como pode haver uma estação sem banheiro, sem acesso por rampas ou sem possibilidade de compras de bilhetes por balcões mais baixos. É necessário muito trabalho e urgência, para tentar garantir acessibilidade a locais tão carentes, locais esses por onde passam milhares de pessoas diariamente, que necessitam daquele transporte, e é claro, não somente do transporte, mas de um pouco mais de dignidade e respeito com o local, com o acesso, com o próprio cidadão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. NBR 14021 – **Transporte, acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano**. Rio de Janeiro: ABNT, 2005.

COSTA, G. R. V.; MAIOR I. M. M. de L.; LIMA N. M. de (2004). **Acessibilidade no Brasil: uma visão histórica**. *ATIID 2005 – III SEMINÁRIO E II OFICINAS “ACESSIBILIDADE, TI E INCLUSÃO DIGITAL”* USP/Faculdade de Saúde Pública, São Paulo-SP, 05-06/09/2005.

ELALI, A. G.; de ARAÚJO, G. R.; PINHEIRO, Q. J. **Acessibilidade Psicológica: Eliminar barreiras “físicas” não é o suficiente**. In: PRADO, de A. R. A.; LOPES, E. M.; ORNSTEIN, W. S. (Orgs.). *Desenho Universal: Caminhos da Acessibilidade no Brasil*. São Paulo: Annablume Editora, 2010. p. 117- 127.

FURRER, Maria Alice. **Iluminação e acessibilidade**. Disponível em: <<http://www.acessibilidadenapratica.com.br/textos/tipos-de-barreiras/>>. Acesso em: 26 mar. 2014.

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2000) **Censo demográfico da população brasileira. Dados sobre portadores de deficiências**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/20122002censo.shtm>>. Acesso em: 15 abr. 2014.

JUSBRASIL.com.br. **Decreto nº 5.296**. Disponível em: <[ww.jusbrasil.com.br/.../decreto-n-5296-de-02-de-dezembro-de-2004](http://www.jusbrasil.com.br/.../decreto-n-5296-de-02-de-dezembro-de-2004)>. Acesso em: 14 abr. 2014.

MUNHOZ, Tuca. **Acessibilidade na prática: Minha experiência cotidiana**. Disponível em: <http://tucalino.blogspot.com.br/2011/06/acessibilidade-na-pratica-minha_18.html>. Acesso em: 23 abr. 2014.

AGRADECIMENTOS

Expressar os agradecimentos ao Professor Dr. Pedro Luiz que me ajudou a concluir o projeto e especialmente, ao meu orientador Prof. Celso Ledo Martins, por todo apoio, respeito, tempo e paciência. Não há palavras que definam o quanto aprendi com vocês.