



**PROGRAMA DE ACESSIBILIDADE
PARA
PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIAS**

DRDrio

1. INTRODUÇÃO

1.1. PEQUENO HISTÓRICO

- Desde 1992, o Metrô do Rio vem estudando soluções para eliminar barreiras às Pessoas Portadores de Deficiências - PPDs. A partir de 1994, instituiu uma Comissão Presidencial e, em 1997, recebeu um aporte financeiro para execução dos serviços, que possibilitou a licitação da **primeira etapa** do **PROGRAMA DE ACESSIBILIDADE**, com **nove estações**.

1.2. A PRIMEIRA ETAPA DO PROGRAMA DE ACESSIBILIDADE



- As nove primeiras estações adaptadas (das trinta e uma em operação comercial) aparecem no esquema de linhas acima, identificadas pelo **símbolo internacional de acesso**. O seguinte critério norteou a escolha das mesmas:

CARDEAL ARCOVERDE – extremidade sul da linha 1, entrando em Copacabana

CARIOLA E CENTRAL – estações de maior movimento na área central da Cidade

SAENS PEÑA – atual extremidade norte da linha 1

ESTÁCIO – estação de transferência entre linhas 1 e 2

TOMÁS COELHO – na linha 2

COLÉGIO – estação nova na linha 2

IRAJÁ – estação nova na linha 2

PAVUNA – terminal norte da linha 2 e transferência intermodal metrô-trem

2. O TRABALHO

2.1. INÍCIO

- Iniciou-se os trabalhos com a **identificação as barreiras arquitetônicas existentes**: escadas, linhas de bloqueio e ausência de orientação para PPDs visuais .

2.2. TECNOLOGIAS

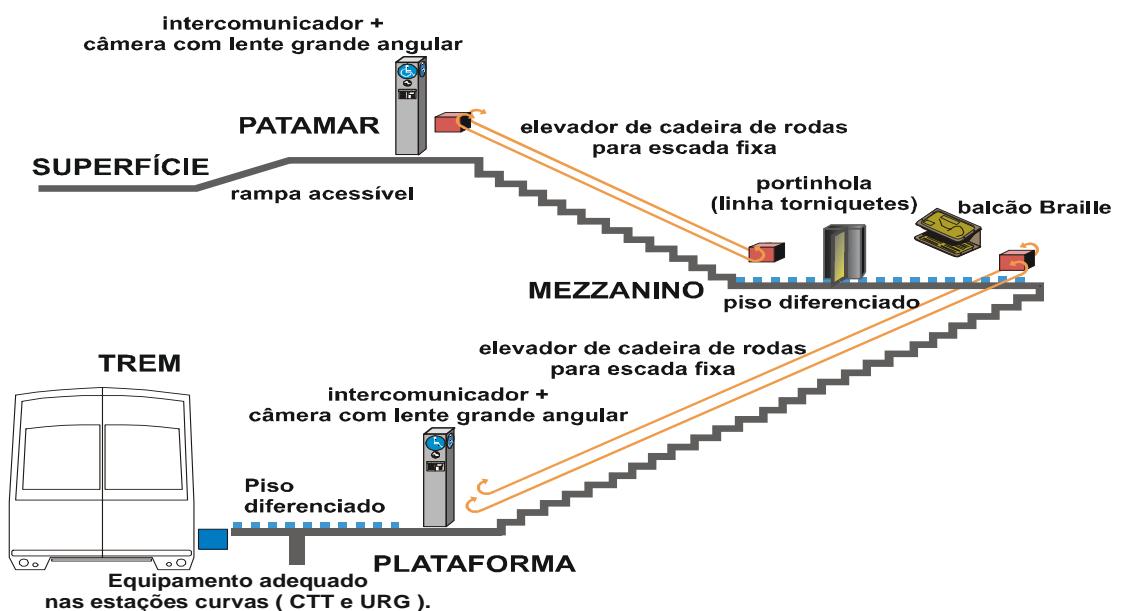
- Passou-se, então, à **identificação das tecnologias** existentes e disponíveis, que pudessem também ser adaptadas e inseridas num modal de transporte de massa, como é o metrô: rampas com declividade reduzida obedecendo a normas próprias, elevadores verticais especiais, elevadores de cadeira de rodas para escada fixa, faixas no piso com textura diferenciada, informações em Braille, guarda-corpo / corrimão de secção circular em duas alturas e escadas com degraus sem bocal (sem balanço do piso).
- Para possibilitar a preservação dos elevadores e o controle operacional da estação, outros equipamentos se fizeram necessários: intercomunicadores, lentes “grande angular” ligada a câmeras de TVs, centralizando a liberação dos elevadores no console de comando da sala do Supervisor da estação.
- Nos trens: ⇒ internamente, letreiros luminosos (tipo LED) para indicação de próxima estação, lado de desembarque e fechamento das portas;
⇒ externamente, os trens novos deverão vir com sinalização luminosa para indicação de iminente fechamento de portas.

2.3 O PARTIDO

2.3.1 Estações Existentes

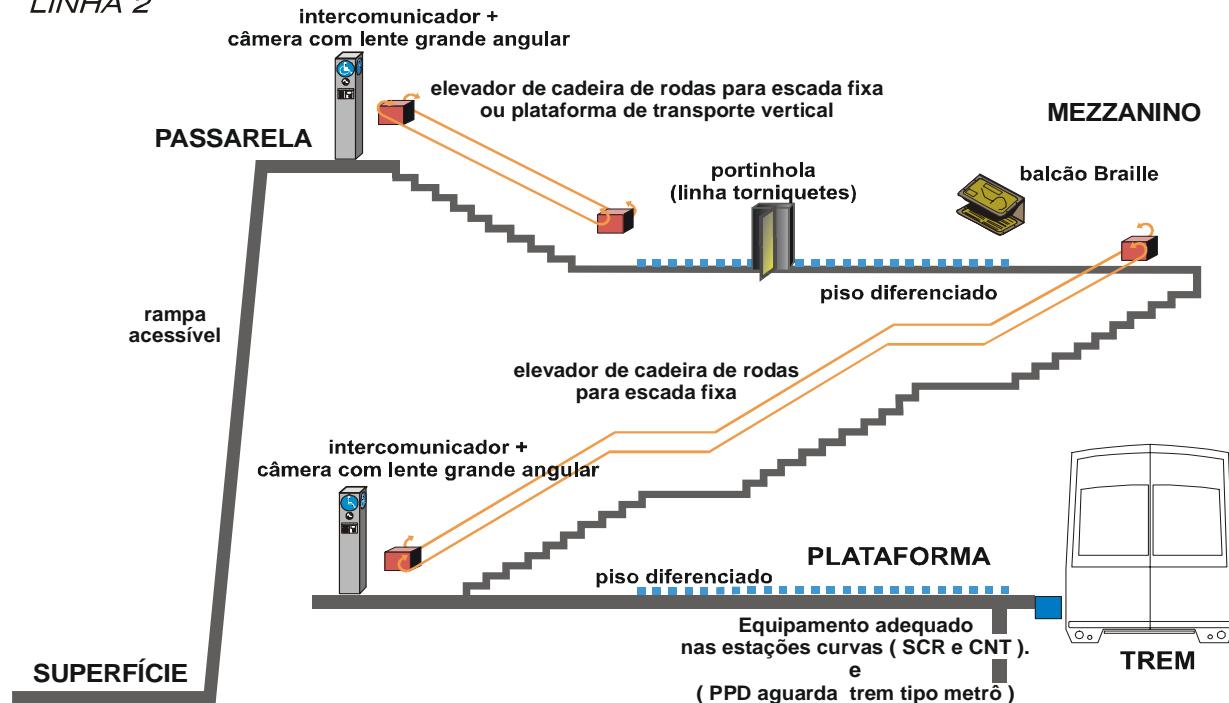
- Na Linha 1, totalmente enterrada, ficou definido que somente um acesso por estação será adaptado.
A seguir, um corte esquemático pelos diferentes níveis, com as respectivas soluções:

*ESQUEMA
LINHA 1*



- Na Linha 2, no trecho compreendido entre as estações de São Cristóvão e da Pavuna, cujas estações são elevadas, foram adotadas soluções conforme o esquema que se segue :

**ESQUEMA
LINHA 2**



2.3.2 VISTA DOS PRINCIPAIS ELEMENTOS



2.4 SITUAÇÃO ATUAL

2.4.1 Quanto à Execução dos Serviços da 1^a Etapa

- Os 18 elevadores de cadeira de rodas para escada estão instalados e funcionando.
- Os intercomunicadores estão 40% instalados e interligados.
- Faltam todos os serviços referentes aos pisos diferenciadores e os gráficos dos balcões com informações em Braille.

2.4.2 Quanto à Manutenção dos Equipamentos

- Em março de 1998, o consórcio Opportrans passou a ser a concessionária (por 20 anos) das estações, trens, Centros de Operação e Manutenção, equipamentos e etc., o que ocorreu em meio à execução dos serviços, ficando parcialmente paralisados.
- Todo investimento, coordenações de projeto, de contrato e de execução permaneceram com a Companhia de Metropolitano do Rio de Janeiro – Metrô-RJ.
- A operação e manutenção do sistema já instalado ficaram a cargo da Opportrans.

2.4.3 Quanto às 22 Estações da 2^a Etapa

- O Metrô-RJ está finalizando o projeto e já solicitou ao Governo do Estado, através da Secretaria Estadual de Transportes – SECTRAN, os recursos necessários à licitação e execução dos serviços, com valor estimado em R\$ 7.315.000,00 (Io= março 2000).

2.4.4 Estações Futuras: Elevadores Verticais e Bilheterias Acessíveis

- A estação Siqueira Campos, as da extensão até General Osório, da Linha 4 (expansão até a Barra), e demais estações futuras, já terão elevadores verticais para vencer os grandes desniveis, além de rampas, pisos diferenciadores e o balcão com informações em Braille. Além disto, as bilheterias, refeitório, os banheiros operacionais e demais salas de pessoal serão também acessíveis, garantindo a inserção de portadores de deficiência nos quadros funcionais.
- Maiores informações, favor contatar:
Coordenação do Programa de Acessibilidade: Arquiteta **Angela Costa Werneck** de Carvalho
tel: (0##21) 255-9292 / ramais 3255, 3256, 3257
e-mail: subplan@ruralrj.com.br ou
werneck@centroin.com.br

