



## Secretaria de Perícias e Diligências – SPD

### Relatório Técnico - Nº 0393/2020 - APAEL/SPD

**Signatário(s):**

EDUARDO PIO DA SILVEIRA  
ESTEVAN PARDI CORREA

13 de abril de 2020

**MPDFT 08190.001291/20-83**

**Of 165-2020 1a Prourb**

**Demandante:**

01a. P.J. de Defesa da Ordem Urbanística

**RA:**

Brasília

**Tipo: Arquitetura****Ementa:**

Vistoria na Rodoviária do Plano Piloto em conjunto com a promotoria, nos termos determinados no item 4 da Portaria Nº 05/2020 – 1ª PROURB, com o objetivo de coletar informações acerca das irregularidades existentes no local e adjacências, em detrimento do sistema de mobilidade urbana do DF.

---

**Palavras-chave:**

Rodoviária do Plano Piloto; Infraestrutura; Transportes;  
Mobilidade; Acessibilidade; PDTU



## 1. OBJETIVOS

O Promotor de Justiça Dênio Augusto de Oliveira Moura, da 1ª Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística, solicitou deste Departamento de Perícias e Diligências, por meio do Ofício nº 165/2020 – 1ª PROURB, no âmbito do PP nº 08190.001291/20-83, que fosse realizada vistoria na Rodoviária do Plano Piloto, no dia 13 de fevereiro de 2020, às 9 hs, em conjunto com a promotoria, nos termos determinados no item 4 da Portaria Nº 05/2020 – 1ª PROURB.

Conforme a portaria, o objetivo da vistoria seria coletar informações acerca das irregularidades existentes na Rodoviária do Plano Piloto e em suas adjacências, em detrimento do sistema de mobilidade urbana do Distrito Federal. A perícia foi realizada na companhia do titular da 1ª Proub e de membros da Comissão de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal.

## 2. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

O tema da mobilidade urbana é amplo e envolve dimensões e escalas de abordagem que vão desde a circulação geral de pessoas no espaço urbano, sob a ótica do transporte público e particular (coletivo e individual), até o detalhe dos equipamentos necessários para atender as mais variadas necessidades dos usuários durante a utilização desses serviços.

Nesse sentido, é também ampla “*a base institucional e legal que fundamenta as políticas públicas nesse campo no País, bem como o quadro atual dos diferentes modais*”<sup>1</sup> encontrados à disposição da população e passíveis de avaliação sob diversas perspectivas. Certamente, tal dimensão torna a análise complexa e sujeita a omissões involuntárias de aspectos que podem passar despercebidos no curso de vistorias corriqueiras ou que necessitariam maior tempo e profundidade para reunião de informações e subsequente análise.

O presente relatório buscou reunir o máximo de informações possíveis em torno das irregularidades identificadas na Rodoviária do Plano Piloto e tem como diretriz diversos

---

<sup>1</sup> **O desafio da mobilidade urbana** / Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa; relator Ronaldo Benedet; consultores legislativos Antônia Maria de Fátima Oliveira (coord.). [et al]. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015.



textos técnicos, normativos, e legais que tratam do tema da mobilidade urbana e da acessibilidade, e incluem os seguintes documentos, dentre outros:

- 6 – Política nacional de mobilidade urbana sustentável, in Cadernos Ministério das Cidades – novembro de 2004;
- Caderno de Referência PlanMob da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades (2015);
- Indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) – SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – Ministério das Cidades (2018);
- O DESAFIO DA MOBILIDADE URBANA Centro de Documentação e Informação – Edições Câmara. Brasília – 2015;
- Cartilha Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano – Instituto Polis, 2005 Ministério das Cidades;
- Lei Federal Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;
- Lei Distrital Nº 4.566, de 04 de maio de 2011;
- ABNT NBR 9050:2015 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

A Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e tem seu foco na integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município (Art. 1º), além de contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (Art. 2º).

O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, por sua vez, é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município (Art. 3º). Ele se compõe de modos de transporte urbano motorizados e não motorizados, sejam esses modos de transporte para carga ou passageiro, coletivo ou individual, público ou privado.

Dentro dos aspectos da infraestrutura de mobilidade urbana que podem ser analisados pela equipe da APAEL/SPD com base na Lei Nº 12.587/2012, incluem-se:



- I – vias e demais logradouros públicos e ciclovias;*
- II – estacionamentos;*
- III – terminais e demais conexões;*
- IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros;*
- VI – equipamentos e instalações; e*
- VII – difusão de informações.*

Este relatório restringe-se, portanto, àqueles elementos afetos à matéria da arquitetura e do urbanismo. Não se incluem na análise aspectos acerca de sinalização viária e de trânsito<sup>2</sup> (Art. 3º, § 3º, Inciso V), ou instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas (Art. 3º, § 3º, Inciso VII). Não se incluem, tampouco, infraestruturas de mobilidade urbana que não se encontram presentes no local objeto da vistoria, quais sejam metroferrovias<sup>3</sup> e hidrovias, estações (em sentido amplo) e pontos para embarque e desembarque de cargas.

No âmbito do Distrito Federal, a Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011 dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências. O PDTU/DF tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno (Art. 1º, § 1º).

Segundo o texto legal, o “*PDTU/DF fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e garantindo condições adequadas de mobilidade para os usuários, cumprindo os seguintes objetivos”:*

- I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;*

---

<sup>2</sup> Embora não esteja presente como objeto direto da análise, foram comentados extraordinariamente aspectos relacionados à sinalização de trânsito para travessia de pedestres, por corresponder à interface mais crítica entre os modos de transporte motorizados e não motorizados.

<sup>3</sup> A Rodoviária do Plano Piloto faz integração com o Metrô do DF, no entanto, a respectiva estação conjugada não foi objeto da vistoria realizada no dia 13/03.



*II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;*

*III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;*

*IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.*

Dessa forma, procurou-se compreender nessa análise se a Rodoviária do Plano Piloto oferece condições adequadas de mobilidade, segundo os critérios definidos na legislação. A análise enfoca e enfatiza as possíveis soluções oferecidas no local quanto à mobilidade sustentável e acessibilidade; à rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos; e à proteção do patrimônio histórico e arquitetônico.

Além disso, para compreensão das diversas ações levadas a cabo pelo GDF na implantação de sua política pública de mobilidade urbana, procurou-se observar se as diretrizes gerais do PDTU/DF (Art. 4º) estão sendo utilizadas na gestão do principal terminal urbano do DF. Nesse sentido, foram verificadas:

*I – articulação com as políticas públicas do Governo do Distrito Federal, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;*

*II – adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo-se a priorização da circulação dos veículos do STPC/DF e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado;*

*III – gestão integrada dos sistemas viários, de transportes e de trânsito;*

*IV – implantação do sistema integrado de transporte público de passageiros do Distrito Federal e Entorno;*

*V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*VI – priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando à ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes;*

*VII – fomento ao desenvolvimento e à implantação de novas tecnologias de gestão, operação e controle de transporte coletivo;*

*VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas;*



*IX – implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres;*

Do ponto de vista da aplicação dos princípios e diretrizes, a legislação distrital assevera que o sistema de transporte coletivo deve ser planejado, coordenado e operado, assegurando aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano e rural (Art. 11), por meio de um conjunto de técnicas, meios, sistemas, serviços e infraestrutura utilizados racionalmente (Art. 12).

Tal racionalização será obtida por meio da integração física, operacional e tarifária, devendo ser estabelecida a partir do conjunto de procedimentos, tecnologias e infraestrutura que constitui o Sistema Integrado de Transporte – SIT/DF (Art. 13). O PDTU/DF estabelece diversos objetivos para o transporte público coletivo (Art. 14) dentre os quais destacamos, nesta análise:

*III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a com preensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*

*VI – priorizar a circulação dos coletivos em relação aos automóveis, com a implantação de sistema de controle e coordenação semafórica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo;*

*VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;*

*IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

No nível executivo, ou daquilo que se chamou no texto legal de política estratégica, a legislação local prevê que o incentivo à integração entre os modos coletivos, bicicleta e automóvel particular é uma das medidas de infraestrutura para a reestruturação do transporte coletivo (Lei Nº 4.566/2011, Art. 16, II). Essa ação se fará, dentre outras formas, por meio da implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração.



Também se incluem dentre as providências que devem ser adotadas de acordo com a política de mobilidade do DF, a instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo, observando-se metas de curto e médio prazo quanto à (Art. 17):

*I – consolidação da rede viária de transporte existente*

*a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda;*

*b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência;*

*II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias e a expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária.*

A rede de terminais deverá ser remodelada de forma a se adequar ao modelo operacional integrado, devendo possuir (Art. 18):

*I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF;*

*II – estrutura de controle operacional dos veículos que operam no Sistema, visando à melhoria da mobilidade de passageiros e veículos;*

*III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;*

*IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.*

Quanto ao transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente, por outros veículos de propulsão humana, o Art. 20 prevê seu incentivo por intermédio de diferentes ações, dentre as quais a “*criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida*” (Art. 20, I).



Especialmente quanto ao modo ciclovitário, composto pela sua rede viária (ciclovias, ciclofaixas e faixas ou áreas compartilhadas) e pelos bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas (Art. 21), os objetivos traçados na legislação têm por fundamento (Art. 22):

*I – a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;*

*II – a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;*

*III – a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;*

*IV – promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;*

*V – a uniformização dos projetos ciclovitários;*

*VI – implantação do Sistema de Bicicletas Públicas.*

Por fim, para os pedestres, são definidos pelo PDTU/DF (Art. 23) os seguintes fundamentos:

*I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;*

*II – definir áreas prioritárias*

Cabe acrescentar que o conceito de acessibilidade utilizado pela legislação federal de mobilidade envolve a ideia de garantir “*facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos*”. No âmbito distrital, a legislação de mobilidade define a acessibilidade como “*a humanização dos espaços públicos e dos serviços de transporte, estabelecendo-se condições para que sejam utilizados com segurança, equidade, economia e autonomia total ou assistida*.”

A norma técnica brasileira que aborda o tema da acessibilidade, assim define o conceito (ABNT NBR 9050:2015 – item 3.1, subitem 3.1.1):

*“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.”*

Outro conceito fundamental previsto na norma técnica e que é utilizado quando se fala em mobilidade urbana, é aquele denominado Rota Acessível. Segundo a NBR 9050:2015, item 6.1, subitem 6.1.1.2:

*“A rota acessível é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, e que pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas. A rota acessível externa incorpora estacionamentos, calçadas, faixas de travessias de pedestres (elevadas ou não), rampas, escadas, passarelas e outros elementos da circulação. A rota acessível interna incorpora corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores e outros elementos da circulação.”*

Em adição, informa-se que a Rodoviária do Plano Piloto foi objeto de vistorias anteriores por esta Assessoria, especificamente voltadas para o tema da acessibilidade, por solicitação das promotorias de defesa da pessoa com deficiência – PROPED e do idoso – PROJID. No âmbito dessas análises, foram elaborados os seguintes relatórios técnicos:

- Relatório Pericial Nº 156/2015 – Dipex/DPD, de 2/6/2015;
- Relatório Pericial Nº 19/2016 – APAEL/DPD, de 24/02/2016;
- Parecer Técnico Nº 21/2016 – Apael/DPD, de 26/02/2016;
- Relatório Técnico Nº 0772/2018 – APAEL/SPD, de 18/09/2018.

Embora este relatório lance mão de documentos técnicos acerca da política de mobilidade urbana, especialmente no âmbito do DF, para compreensão de sua governança, as questões estritamente administrativas ou relativas à atribuições e competências dos diversos órgãos envolvidos não serão objeto de análise, uma vez que se encontram no campo do direito administrativo e não propriamente no de análise urbanística.



Excepcionalmente, no caso de evidências muito claras de omissão ou insuficiência de ação para um determinado aspecto técnico da política, são levantados questionamentos acerca da coordenação geral do tema com o objetivo de iluminar a possível responsabilidade pela solução dentre os órgãos envolvidos.

### 3. RELATÓRIO DE VISTORIA

Em atendimento à solicitação contida no Ofício nº 165/2020 – 1ª PROURB, os Analistas Periciais em Arquitetura Estevan Pardi Corrêa e Eduardo Pio da Silveira acompanharam o promotor Dênio Augusto de Oliveira Moura e realizaram perícia na Rodoviária do Plano Piloto em 13/02/2020 e apresentam o relatório técnico sobre as condições do espaço físico interno e as condições urbanísticas do entorno da área, observadas no momento da visita.

A vistoria foi acompanhada pelo Chefe da Administração da Rodoviária e Área Central de Brasília, Josué Martins de Oliveira e seus assessores; pelo professor do Departamento de Psicologia Social e do Trabalho da UnB, Hartmut Günther; e pelo Coordenador do blog “Brasília para Todos”, Uirá Lourenço. Esteve também presente a arquiteta Mariana Calasans de Oliveira, da Assessoria Técnica – PROURB.

Não é novidade e o DF não destoa da caracterização em nível nacional apontada pela cartilha do antigo Ministério das Cidades em conjunto com o Instituto Pólis, no ano de 2015. *“Nos últimos anos, o Brasil tem assistido a uma degradação dos serviços de transporte coletivo, aumentos de tarifas, surgimento de transporte informal, crescimento dos congestionamentos de trânsito e da poluição do ar. Isso tem gerado impactos negativos na vida cotidiana das pessoas que, a cada dia, se veem em maiores dificuldades de deslocamento nas cidades.”*<sup>4</sup>

*“Hoje, as condições de mobilidade urbana nas nossas cidades não é boa. Há muitos congestionamentos, oferta insuficiente de trens e metrô, ônibus cheios nos horários de saída e chegada de trabalho, gente esperando a condução que não chega. Todos os dias, há um grande número de feridos e mortos no trânsito. Nossas calçadas são estreitas, esburacadas, barulhentas, sem sombra, sem verde. Isso sem falar nos obstáculos para andar: lixeiros mal colocadas, carros estacionados, degraus. Mal cabe quem anda! Há ainda o impacto produzido*

<sup>4</sup> Cartilha Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano – Instituto Polis, 2005 Ministério das Cidades



*no meio ambiente: poluição do ar, gasto de energia, e agressão ao ambiente natural para a expansão descontrolada das cidades.”<sup>5</sup> (grifo nosso)*

A identificação de características comuns entre as grandes cidades brasileiras faz-se notar também nos grandes terminais urbanos, como é o caso da Rodoviária do Plano Piloto. Nesse sentido, a intenção é corroborar com a garantia do direito da população em receber o serviço adequado prevista na Lei Nº 12.587/2012 (Art. 14). Como afirma o antigo MCidades, *“todos devem ter acesso a um transporte decente, barato e de qualidade”*, além de poder utilizá-los com segurança.

*“A Lei menciona como direito receber o serviço adequado. Embora seja relativamente vago o conceito de ‘adequação’, este pode ter como parâmetro os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, descritos no inciso III do parágrafo único do mesmo artigo. Caso haja dificuldade de interpretação, ainda, quanto a receber ou não o serviço apropriado, com qualidade mínima, em condições de segurança etc., o questionamento ao Poder Público no mínimo levantará a discussão sobre parâmetros de adequação.”<sup>6</sup>*

Portanto, para que receba o serviço adequadamente, além de informações completas sobre sua utilização, é importante que a população participe, especialmente no controle desses serviços, avaliando suas condições, e identificando aquilo que não está condizente com os princípios e diretrizes propostos no planejamento do sistema de mobilidade. Esta percepção é fundamental para medir a eficácia da política pública, a partir dos resultados diretos na vida da população.

Em 2018, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (Semob) do Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR publicou uma atualização e revisão do Relatório de Indicadores para Monitoramento e Avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana<sup>7</sup> (PNMU). O objetivo foi consolidar e avançar na mensuração dos indicadores da PNMU elencados pelo Grupo de Trabalho formado para esse fim.

<sup>5</sup> Cartilha Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano – Instituto Polis, 2005 Ministério das Cidades

<sup>6</sup> Caderno de Referência PlanMob da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades (2015).

<sup>7</sup> Indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) – SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – Ministério das Cidades (2018)



O GT da Semob, então composto por organizações da sociedade civil, associações ligadas ao setor de mobilidade urbana e instituições que demonstraram interesse e disponibilidade para participar presencialmente das reuniões mensais, contribuiu na ampliação do debate e no reforço da legitimidade da iniciativa.

O Relatório de Indicadores da Semob/MDR, que é baseado na Lei de Mobilidade (Lei nº 12.587/12), serviu de referência indireta para a elaboração dos critérios de análise adotados neste relatório técnico, especialmente quanto à efetividade da implantação da política em um terminal urbano específico. O RT 393/2020 – APAEL/SPD não tem a pretensão de alcançar a abrangência do estudo da Semob, que é voltado para a integralidade da política pública, esforço para o qual necessitaria de mais tempo e de maior aprofundamento, além de dados que não foram objeto dessa vistoria.

Ainda assim, procurou-se observar e seguir a metodologia utilizada, especialmente quanto a verificação do respeito às diretrizes estabelecidas na legislação quanto a elementos concretos, revelados pelas condições físicas do ambiente. O descumprimento de aspectos objetivos das condições físicas, previstos em lei, seguramente interfere na efetividade global da política de mobilidade urbana.

Desse modo, no presente estudo técnico, a intenção foi esquadrihar e classificar em 13 tópicos temáticos os problemas identificados *in loco* para melhor percepção dos assuntos envolvidos e, com isso, facilitar o encaminhamento das responsabilidades de solução. Dentro dos tópicos, cada um dos problemas verificados foi cotejado separadamente com diretrizes, objetivos, metas e fundamentos da Lei Nº 4.566/2011 que trata do Sistema de Mobilidade no DF.

Em seguida à descrição dos problemas, o *Anexo I* apresenta as imagens capturadas no local, no dia da vistoria, disposto de acordo com os tópicos correspondentes do texto.

## **A) ESTACIONAMENTOS**

De um modo geral, os estacionamentos situados no entorno da plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto apresentam aspectos irregulares que se acumulam há algum tempo. Como se pode verificar em relatórios anteriores, já mencionados, realizados para a PROPED e



para a PROJID, não parece ter havido solução no decurso do prazo entre aquelas vistorias e a realizada no dia 13/02/2020 (*Imagens 1 a 10*).

Notam-se, particularmente, os aspectos acumulados descritos na lista a seguir, aos quais se somaram novas questões ligadas ao conceito de Rota Acessível, à condições básicas de limpeza urbana e à má utilização dos passeios e/ou vias para estacionamento de veículos:

- Vagas dos estacionamento c/ demarcação precária ou sem nenhuma, especialmente indicando vagas reservadas;
- Insuficiência de vagas de acordo com a Legislação Distrital Lei 4.317/2009 (fonte: RP 156/2015 – DIPEX/DPD);
- Falta de Rota Acessível junto aos principais acessos da plataforma superior: faixa de pedestre apagada; falta de sinalização de tráfego (semáforos); falta de rebaixo em calçadas; descontinuidade do trajeto em um dos lados da travessia;
- Diversas situações de estacionamento irregular: mais de um veículo próximo à placa autorizando apenas uma vaga; veículos estacionados sobre passeios; veículos estacionados no meio da via de circulação de ônibus.

Em relação aos estacionamentos, pode-se observar o descumprimento das seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos:

*Art. 4, VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclista;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

*Art. 16, II – adoção de medidas de incentivo à integração entre os modos coletivos, bicicleta e automóvel particular, por meio da implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração;*

*Art. 18, IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*

*Art. 23, I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;*

## **B) ACESSOS E CIRCULAÇÕES EXTERNAS**



Neste item, encontra-se uma grande parte dos problemas detectados. Apesar de terem sido concluídas algumas intervenções e melhorias, tais como a realização de rebaixamento de guias e a implantação de sinalização podotátil nas calçadas, sobretudo em volta dos acessos da plataforma superior, ainda é possível verificar irregularidades em relação à legislação de mobilidade, como se mostra a seguir (*Imagens 11 a 58*).

A maioria das referidas irregularidades está localizada nos acessos do piso inferior, no nível do Eixo Monumental, e diz respeito ao fluxo de veículos, sinalização viária nas travessias, mau estado de conservação das calçadas, além de diversos problemas de acessibilidade e de descontinuidade de rotas acessíveis.

Em geral, nos espaços circundantes à rodoviária, notadamente nas calçadas e rotas de acesso de pedestres à Rodoviária verifica-se que inexistem um tratamento uniforme estabelecendo vias com piso regularizado, guias rebaixadas e sinalização tátil de piso. Apenas em alguns pontos de acesso à Rodoviária foi executado o tratamento de piso e calçadas.

Passados nove anos desde a aprovação da Lei 4.566 de 2011, as diretrizes apontadas para o Plano Diretor de Transporte Urbano para o Distrito Federal não foram totalmente implantadas nem mesmo no principal terminal de ônibus do Distrito Federal. Os aspectos são descritos na lista a seguir:

- Acessibilidade – rebaixamento das calçadas – travessia dos semáforos, foi realizado pelo GDF, no entanto alguns pontos apresentam danos e más condições de conservação;
- Acessibilidade – piso tátil recém-instalado – com diversas falhas;
- Asfalto e grelhas em situação precária ou instaladas no sentido do fluxo, provocando acidentes com ciclistas e pedestres;
- Calçadas com pisos irregulares, buracos e depressões, obstáculos e grelhas interferindo nos fluxos, descontinuidade;
- Situação de insegurança para o pedestre. Mesmo considerando ser uma situação provisória em alguns trechos, por haver obras, não foi preparado o trajeto para garantir a proteção e segurança do pedestre;
- Semáforo para travessia em direção ao Edifício Touring disposto somente para a faixa do Eixo Monumental – não há semáforo ou sinalização na travessia da pista interna da Rodoviária em direção ao Touring;
- Tráfego perigoso de pedestres dentro das vias exclusivas de ônibus no interior do terminal;



- Descontinuidade da rota acessível no acesso aos bolsões de estacionamento e em diversas calçadas do piso inferior;
- Projeto viário em frente ao Edifício Touring – DER/Novacap não implantado.

Em relação ao acesso e circulação externa, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 4, VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclista;*

*Art. 14, VI – priorizar a circulação dos coletivos em relação aos automóveis, com a implantação de sistema de controle e coordenação semafórica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo;*

*Art. 14, VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

### C) BICICLETAS

Este é o aspecto que apresenta o maior grau de descompromisso em relação à legislação de mobilidade urbana. Não há bicicletário instalado, uma vez que o antigo local de estacionamento de bicicletas está isolado em área sem acesso formal, do lado externo do edifício da Rodoviária. Falta um abrigo seguro, fechado, com vigilância, onde o ciclista possa trancar sua bicicleta no principal terminal de ônibus e estação de metrô de Brasília.

As ciclofaixas que cruzavam a área da Rodoviária, por baixo da plataforma superior estão desativadas, com pintura apagada e veículos transitando ou estacionados sobre elas. As ciclovias que chegam na Rodoviária apresentam más condições de conservação e não há integração entre as partes leste e oeste dessas vias (*Imagens 59 a 90*).

O administrador informou que há um projeto para dois novos bicicletários concluído, e que sua implantação estaria em fase de licitação. Não foi informado o prazo de conclusão da implantação. Os aspectos são descritos na lista a seguir:



- Ausência de bicicletário (antigo bicicletário desativado em área externa sem acesso);
- Bicycletas presas fora de local apropriado;
- Falta de bicycletas públicas;
- Conflito de fluxos entre veículos, percurso ciclístico, travessia de pedestre, falta de sinalização horizontal, vertical e de fluxo (semáforo);
- Eliminação de ciclofaixas pintadas na via ao longo do prédio da Rodoviária, utilizadas para tráfego de veículos, estacionamento e depósito de caçambas de lixo;
- Descontinuidade no trajeto entre as ciclovias de circulação leste-oeste;
- Mau estado de conservação do pavimento das vias e das ciclovias;

Em relação ao sistema de bicycletas, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, II – adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo-se a priorização da circulação dos veículos do STPC/DF e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado;*

*Art. 4, VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e bicyclistas;*

*Art. 4, IX – implantação de medidas para ampliar o uso da bicycleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os bicyclistas e para os pedestres;*

*Art. 14, VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

*Art. 16, II – adoção de medidas de incentivo à integração entre os modos coletivos, bicycleta e automóvel particular, por meio da implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicycletários, próximos aos terminais e estações de integração;*

*Art. 20, I – criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o bicyclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;*

*Art. 22, I – a inclusão da bicycleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;*



*Art. 22, II – a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;*

*Art. 22, III – a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;*

*Art. 22, V – a uniformização dos projetos cicloviários;*

*Art. 22, VI – implantação do Sistema de Bicicletas Públicas.*

#### **D) TRANSPORTE PÚBLICO**

A análise dos aspectos de monitoramento do transporte público, na forma em que foram abordados pelo Relatório de Indicadores da Semob/MDR, é demasiadamente complexa para este documento. Sobretudo se levarmos em conta a necessidade de pesquisas elaboradas sobre tempo de deslocamento, avaliação dos quantitativos populacionais e sua relação com os pontos de embarque de transporte público coletivo, pontos de acesso com informação completa sobre o sistema de transporte público, relação entre o custo do transporte público e renda média, pesquisa origem e destino etc.

É possível conjecturar que a rede de transporte e a rede viária continuam centralizadas e não foi implantada a descentralização prevista pelas diretrizes estabelecidas na Lei Nº 4.566/2011 (Art. 24, IV). A Rodoviária do Plano Piloto continua a ser o maior terminal de ônibus do plano piloto e para essa região central da capital federal convergem a maior parte das linhas de transporte público.

No presente caso, a análise restringiu-se à observação da utilização da infraestrutura pelos usuários, em termos gerais de acúmulo de passageiros e facilidade no acesso aos veículos e aos diferentes modais; observação da capacidade de atendimento presencial pelas empresas; observação do fluxo de veículos no interior das vias da Rodoviária; observação dos transportes alternativos no entorno do terminal urbano (*Imagens 91 a 102*).

Aspectos como a oferta de informação completa sobre o sistema de transporte público, especificamente no terminal analisado, foram tratados no item I) COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO. Os aspectos tratados nesse item são descritos na lista a seguir:

- Baías de acesso aos ônibus em situação precária e sem acessibilidade;



- Box de atendimento das empresas desconfortáveis e sem sinalização;
- Plataforma de embarque em local perigoso de grande circulação de veículos;
- Áreas restritas do VLP com pouca ou nenhuma acessibilidade e sinalização insuficiente;
- Sobrecarga na infraestrutura geral com o retorno das linhas da Rodoviária do Entorno – 206 linhas ônibus – 800 veículos – resultando em 80 mil pessoas a mais;
- Confusão com o fluxo dos ônibus, quantidade e dificuldade de operação, especialmente por causa do BRT, de grandes dimensões;
- Oferta permanente de transporte pirata nas imediações da Rodoviária, sobretudo na Plataforma Superior, conforme informações prestadas pelo administrador;

Em relação ao transporte público, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 4, VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas;*

*Art. 14, III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a compreensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

*Art. 17, I – consolidação da rede viária de transporte existente*

*b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência;*

*Art. 18, I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF;*

*Art. 18, III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;*



*Art. 18, IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*

### **E) CIRCULAÇÕES INTERNAS E ACESSO AO TRANSPORTE PÚBLICO**

As circulações internas padecem de problemas gerais de saturação ou insuficiência de espaço e de organização. Faltam equipamentos mínimos, tais como assentos para espera e balizadores para evitar interferência das filas de embarque com o fluxo de transeuntes. São comuns irregularidades acerca de condições de acessibilidade (*Imagens 103 a 128*).

Os aspectos tratados nesse item são descritos na lista a seguir:

- Confusão de fluxos x filas;
- Baias de acesso aos ônibus em situação precária e sem acessibilidade;
- Ausência de assentos para repouso de passageiros durante a espera;
- Sinalização insuficiente;
- Piso podotátil direcional solto ou ausente;
- Comércio informal ocupando diversas áreas de circulação geral, dificultando ou impedindo os trânsito de pessoas;
- Pilares inclinados que obstruem a altura mínima de circulação de 2,10 m (NBR 9050/2004, item 6.10.5) sem qualquer sinalização de alerta (fonte: RP 156/2015 – DIPEX/DPD);
- No acesso às lojas e aos diversos outros serviços disponibilizados no interior da Rodoviária é marcante o desnível no ponto de ingresso, seja por meio de degrau, rampa improvisada ou presença de capachos soltos dificultando a passagem (fonte: RP 156/2015 – DIPEX/DPD);

Em relação às circulações internas e acesso ao transporte público, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*



*Art. 14, III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a compreensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

*Art. 18, I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF;*

*Art. 18, III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;*

## F) ESCADAS E ELEVADORES

As escadas rolantes e os elevadores estão em manutenção. Não estão oferecendo condições de uso para garantir total acessibilidade aos ambientes da Rodoviária do Plano Piloto. Foram notados diversos pontos isolados com tapumes e algumas atividades de manutenção nos equipamentos, como se vê pelas imagens capturadas. O Administrador alega que existe licitação para substituição ou conserto dos equipamentos aberta desde 12/11/2019.

Verificou-se, ainda, que apenas dois dos elevadores que dão acesso ao piso do Metrô estão em funcionamento, permitindo trânsito de pessoas carregadas com bagagens e outros volumes. As escadas rolantes estão todas desligadas, causando transtorno para pessoas com baixa mobilidade. Há falhas na sinalização tátil instalada nos pisos próximos aos acessos das escadas.

Além disso, algumas escadas não possuem corrimãos instalados de acordo com a norma técnica ABNT NBR 9050:2015. Segundo o item 6.9.4, escadas ou rampas com largura igual ou superior a 2,40 m necessitam da instalação de no mínimo um corrimão intermediário, garantindo faixa de circulação com largura mínima de 1,20 m. O formato dos corrimãos não segue as dimensões previstas no item 6.9.2.1 (*Imagens 129 a 154*).

A garantia da acessibilidade total é um tema de enorme relevância uma vez que vem sendo discutido há bastante tempo. Conforme os Cadernos do Ministério das Cidades (2004), historicamente a acessibilidade aos sistemas de transportes foi entendida como a adaptação da frota e teve como imagem principal o acesso do usuário de cadeiras de rodas, através de



elevadores, aos diversos tipos de veículos utilizados no Brasil. Atualmente trata-se de discutir a mobilidade das pessoas com deficiência pela cidade, através dos vários modos possíveis de transporte e as adequações nos espaços públicos para garantir a sua circulação.<sup>8</sup>

Os aspectos tratados nesse item são descritos na lista a seguir:

- Corrimãos irregulares em relação a NBR 9050:2015;
- 12 escadas rolantes – sem funcionamento;
- Elevadores – sem funcionamento / não foram verificados vãos abertos, exceto aqueles em que se realizava algum serviço no momento;

Em relação às escadas e elevadores, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 14, III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a compreensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

*Art. 18, IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.*

## G) SANITÁRIOS

Os sanitários estão em condições precárias, não estão oferecendo condições de uso adequado. Boxes exclusivos para pessoas com deficiência estão sendo utilizados como depósito, além de não oferecerem condições corretas de acessibilidade. Foram verificados equipamentos e infraestrutura danificados e problemas gerais de conservação, espaços fechados (fraldário). Apesar dos diversos problemas, os banheiros encontravam-se limpos, uma vez que havia agentes de limpeza atuando no momento da vistoria.

Os aspectos tratados nesse item são descritos na lista a seguir:

---

<sup>8</sup> 6 – Política nacional de mobilidade urbana sustentável, in Cadernos Ministério das Cidades – novembro de 2004



- Condições precárias de manutenção: forros quebrados, equipamentos como mictórios e lavatórios quebrados ou em más condições, espelhos danificados;
- Espaços inutilizados, usados para outras finalidades ou trancados, tais como boxes para uso exclusivo de PcD, fraldários;
- Falta de acessibilidade (diversos aspectos – ver RP 156/2015 – DIPEX/DPD);
- Acesso para PcD comum ao acesso geral – art. 22, §1 do Decreto Federal 5.296/2004 (fonte: RP 156/2015 – DIPEX/DPD);
- Boxes de PcD em desacordo com os padrões da NBR 9050/2015 a altura de instalação das barras junto ao vaso sanitário, a ausência de barras na porta de acesso e junto ao lavatório, a altura de instalação de alguns lavatórios (acima de 80 cm), a distância do vaso em relação à parede (fonte: RP 156/2015 – DIPEX/DPD);
- Os boxes comuns não dispõem do espaço mínimo necessário em frente aos vasos (60 cm) e tampouco vão de porta mínimo de 80 cm – NBR 9050/2015 item 7.10.1 (fonte: RP 156/2015 – DIPEX/DPD);

Em relação aos sanitários, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

*Art. 18, IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.*

## **H) EQUIPAMENTOS: TELEFONE, BEBEDOURO, LIXEIRAS**

Na Rodoviária há insuficiência de equipamentos de apoio aos usuários, ou os equipamentos existentes estão em más condições de funcionamento, ou ainda, não são corretamente adaptados às exigências de acessibilidade (*Imagens 167 a 170*). Os aspectos tratados nesse item são descritos na lista a seguir:

- Insuficiência de equipamentos, especialmente lixeiras;
- Ausência de comunicação e de sinalização em geral, não sendo legível a identificação dos equipamentos adaptados;



- Falta de sinalização de alerta quanto a disposição dos equipamentos no espaço;
- Os bebedouros, dispostos em pares (1 alto e 1 baixo), não atendem a altura de 90 cm do piso e nem possibilitam a aproximação frontal (fonte: RP 156/2015 – DIPEX/DPD);

Em relação à equipamentos, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 14, III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a compreensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

*Art. 23, I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;*

## D) COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO

Foi verificada a insuficiência de equipamentos de comunicação sonora e de dispositivos de sinalização, tanto acerca do sistema de transportes, quanto acerca de elementos de apoio ao usuário do terminal (*Imagens 171 a 185*). Faltam informações práticas e eficientes sobre o itinerário e frequência dos ônibus. Fica muito confuso descobrir qual linha faz o trajeto procurado para quem não está habituado com o uso frequente do terminal.

Não foram obtidas informações precisas sobre o funcionamento do sistema de comunicação sonora. O administrador informou que está sendo programada a retirada do equipamento fora de uso e está sendo substituído o sistema antigo, mas não falou sobre prazos de conclusão. Não foram coletados dados sobre o sistema de alarme contra incêndio. Deve ser avaliado se há laudo do CBMDF e se o sistema está licenciado.



Não foram obtidas informações sobre o licenciamento da publicidade instalada no comércio dentro do terminal. Segundo o administrador, a Novacap teria elaborado um Plano de publicidade para os engenhos publicitários e criado um padrão a ser obedecido.

Os aspectos tratados nesse item são descritos na lista a seguir:

- Poucos elementos de sinalização e de informações sobre o transporte público, sobre os espaços/setores da Rodoviária, sobre os equipamentos de apoio aos usuários;
- Não há sistema de comunicação sonora – sem previsão de funcionamento;
- Não há informações sobre o sistema de alarme contra incêndio;
- Diversas falhas no sistema de sinalização para acessibilidade universal;
- Falta de controle/licenciamento da publicidade do comércio interno do terminal.

Em relação à comunicação e sinalização, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 14, III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a compreensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*

*Art. 18, I – rede de terminais remodelada de forma a se adequar ao modelo operacional integrado, devendo possuir sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF;*

## **J) CONSERVAÇÃO PREDIAL**

A conservação predial na Rodoviária do Plano Piloto é um dos maiores gargalos para sua administração. Além dos aspectos de relativo descuido, são verificadas situações de danos não reparados ou com necessidade de manutenção permanente. O administrador afirma que



a depredação é um aspecto constante no local e que mesmo a fiscalização existente não consegue coibir completamente.

Os problemas estão relacionados aos riscos de segurança e de saúde, tais como fiações expostas e água empoçada. A falta de lixeiras e o comércio irregular provavelmente contribuem com essa situação. Há risco estrutural também por falta de manutenção de danos não reparados em estruturas de suporte, tais como pilares com ferragens expostas (*Imagens 186 a 217*). Os aspectos tratados nesse item são descritos na lista a seguir:

- Existem instalações elétricas improvisadas ("gatos");
- Estruturas de suporte (pilares) com ferragens expostas
- Calhas entupidas e empoçadas;
- Danos diversos e muita sujeira;
- Depredações constantes;
- Iluminação – trocadas por led;
- Forro de gesso – diversos vazamentos e falhas no forro
- Lixo espalhado e lixeiras insuficientes – existem diversos pontos de lixo espalhados pela rodoviária
- Entulhos – existem diversos entulhos (de ambulantes, materiais de manutenção, equipamentos estragados etc) deixados nos cantos, nas circulações, que vão se transformando em sucatas e lixos, deixados tanto pelos usuários e lojistas como pela própria Administração.
- Banheiros – funcionando, embora as péssimas condições.
- Fraldário – em péssimo estado (c/ a torneira e tomadas s/ uso) / forro descascando / e estava fechado p/ impedir que moradores de rua durmam lá.
- Painéis de vidro do BRT quebrados e trincados – onde se colocou madeirite / não tem catraca específica para o deficiente, apenas uma abertura na lateral.

Em relação à conservação predial, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 4, IX – implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres;*



*Art. 14, VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;*

*Art. 18, III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;*

### **K) LICENCIAMENTO E FISCALIZAÇÃO**

Segundo o Administrador, circulam na Rodoviária do Plano Piloto algo em torno de 700 mil pessoas por dia. No dia da vistoria, foram observados agentes da agência DF Legal removendo ambulantes dos espaços de circulação. Não é possível afirmar que se trata de uma ação constante no sentido de manter a área desocupada para melhor circulação de usuários. Não foram prestadas informações acerca das providências com relação à população que estava ocupando os espaços internos para dormir no chão junto com seus pertences.

Os aspectos tratados nesse item são descritos na lista a seguir:

- Licenciamento das lojas – segundo o Secretário, todos os lojistas são licenciados e possuem RLE;
- Ambulantes, especialmente na plataforma superior (voltada para o Conjunto Nacional) - exposição dos produtos no piso, impedindo a circulação;

Em relação ao licenciamento e fiscalização, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

### **L) SEGURANÇA / INCÊNDIO**

Foram verificados diversos itens irregulares ou possivelmente irregulares, durante a vistoria do dia 13/02/2020, relacionados a aspectos de segurança patrimonial e pessoal, além de proteção e combate contra incêndio. Embora não estejam diretamente relacionados à política de



mobilidade, são itens fundamentais para garantir o bom e correto funcionamento do equipamento público (*Imagens 224 a 241*).

No dia da vistoria, a maioria dos hidrantes, senão todos, estavam sem as mangueiras para dispersão de água. Segundo informado pelo Administrador, senhor Josué, elas haviam sido retiradas para substituição. Importante destacar que as questões específicas de atendimento da legislação de proteção e combate a incêndios devem ser verificadas pelo CBMDF que emite laudo e autoriza o funcionamento dos estabelecimentos em relação a esses aspectos – Lei Federal Nº 13.425/2017.

São descritos na lista a seguir os temas tratados nesse subitem:

- Não há rede de apoio aos lojistas – os quais se sentem abandonados (segundo a Administração);
- Reclamações de assaltos frequentes no comércio formal;
- Segurança – embora existam diversos carros da polícia no entorno, não foram avistados policiais percorrendo o espaço;
- Equipe de segurança insuficiente;
- Fiscalização do DF Legal estava presente no dia da vistoria – nada é possível afirmar sobre a continuidade desse serviço;
- Presença de imigrantes ilegais (segundo a Administração);
- Comércio de substâncias ilegais – drogas (segundo a Administração);
- Presença de população em situação de rua – acumulados especialmente nas portas dos elevadores e nas circulações da plataforma do mezanino;
- Hidrantes sem mangueiras;
- Nada foi apurado sobre brigada de incêndio;

Em relação a segurança e incêndio, não são cumpridas integralmente as seguintes diretrizes, objetivos, metas e fundamentos previstos na legislação de mobilidade:

*Art. 4, V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;*

*Art. 14, IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;*

## **M) PATRIMÔNIO CULTURAL**



A questão da proteção do patrimônio cultural em relação à situação da Rodoviária diz respeito, principalmente, às possibilidades de intervenção no espaço físico para proporcionar acessibilidade completa e garantia de mobilidade para todos, além de questões de segurança. No presente relatório não foram abordados aspectos concretos relativamente a possíveis ofensas a legislação de proteção de bens culturais.

O tema foi abordado anteriormente em relação à reforma e adaptação dos sanitários da Rodoviária, no Relatório Pericial Nº 156/2015 – DIPEX/DPD e no Parecer Técnico Nº 21/2016 – APAEL/DPD. Nesses documentos foram apontados questionamentos quanto ao posicionamento oficial do Iphan-DF em relação à autorizações para realização de obras de acessibilidade. Essa assessoria não teve informações posteriores sobre o esclarecimento da divergência.

Segundo o Administrador da Rodoviária, no momento há uma controvérsia com o Iphan acerca da substituição da iluminação no teto da plataforma de embarque. O gestor informou que a solução adotada pela administração seria mais eficiente em termos de iluminação e de gasto de energia do que aquela que existia anteriormente. No entanto, segundo essas informações prestadas pelo senhor Josué, o órgão de proteção do patrimônio cultural não teria concordado com a solução por interferência com a arquitetura original do edifício. Nessa vistoria foi observado que as obras para substituição estavam em curso no momento da visita.

Outro aspecto comentado pelo Administrador é que não seria possível a instalação de grades para garantir segurança da Rodoviária em alguns pontos. Segundo Josué Martins, “*as regras do Iphan impedem a utilização de grades*”, referindo-se à possibilidade de isolar o espaço interno do terminal para evitar o ingresso de comerciantes informais ou de população em situação de rua.



#### 4. CONCLUSÕES

A Rodoviária do Plano Piloto é um equipamento fundamental e centro de articulação para a implementação completa da Política Pública de Mobilidade Urbana instituída por meio do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, Lei Nº 4.566/2011. Após quase nove anos da promulgação dessa legislação, a Rodoviária ainda enfrenta irregularidades de diversos tipos no cumprimento dessa finalidade.

O presente relatório buscou reunir o máximo de informações possíveis em torno das irregularidades identificadas na Rodoviária do Plano Piloto. Para tanto, utilizou como diretriz diversos textos técnicos, normativos, e legais que tratam do tema da mobilidade urbana e da acessibilidade, elencados no início do texto.

Embora este relatório tenha utilizado documentos técnicos acerca da política de mobilidade urbana para compreensão de sua governança, não pretendeu ultrapassar sua competência na área da análise urbanística. Excepcionalmente, foram levantados questionamentos acerca da coordenação geral do tema com o objetivo de iluminar a possível responsabilidade pela solução dentre os órgãos envolvidos.

Além disso, o RT 393/2020 – APAEL/SPD não pretendeu chegar ao nível de abrangência de um estudo global dos indicadores da política pública, mas seguiu de algum modo a metodologia utilizada. Tratou, especialmente, de verificar quanto ao descumprimento de aspectos legais objetivos das condições físicas e de funcionamento do local, o que seguramente interfere na efetividade global da política de mobilidade urbana.

Desse modo, a partir do cotejamento das diretrizes, objetivos, metas e fundamentos da Lei Nº 4.566/2011 com os 13 tópicos temáticos e com os problemas identificados, é possível afirmar que a Rodoviária do Plano Piloto não oferece plenas condições de *“humanização dos espaços públicos e dos serviços de transporte, estabelecendo-se condições para que sejam utilizados com segurança, equidade, economia e autonomia total ou assistida.”*

Efetivamente, a Rodoviária do Plano Piloto não oferece condições adequadas de mobilidade sustentável e acessibilidade, de uma rede de transporte integrada, envolvendo todos os modais, em regime de racionalidade operacional, segundo os critérios definidos na legislação.



Em suma, além dos problemas elencados quanto à acessibilidade, segurança e conservação predial, é notório e reiterado o descumprimento dos seguintes itens na Rodoviária do Plano Piloto e seu entorno, previstos na Lei Nº 4.566/2011:

- *Priorização da circulação dos veículos do STPC/DF e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado (Art. 4, II);*
- *Melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários na infraestrutura de transporte (Art. 4, V);*
- *Garantia de fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclista (Art. 4, VIII);*
- *Medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias com conforto e segurança (Art. 4, IX);*
- *Implantação de sistema de controle e coordenação semafórica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo (Art. 14, VI);*
- *Implantação de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis (Art. 14, VII);*
- *Adequação da infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo (Art. 14, IX);*
- *Art. 16, II – adoção de medidas de incentivo à integração entre os modos coletivos, bicicleta e automóvel particular, por meio da implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração;*
- *Consolidação e melhoria da rede viária de transporte existente (Art. 17, I);*
- *Implantação de sistema de informação ao usuário completo e acessível (Art. 18, I);*
- *Implantação de características físicas e operacionais que facilitem o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal (Art. 18, III);*
- *Implantação de sistema viário de acesso aos terminais em condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;*
- *Criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (Art. 20, I);*
- *Inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável (Art. 22, I);*



- *Construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais (Art. 22, II);*
- *Construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica (Art. 22, III);*
- *Uniformização dos projetos cicloviários (Art. 22, V);*
- *Implantação do Sistema de Bicicletas Públicas (Art. 22, VI);*
- *Requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada (Art. 23, I);*

Brasília, 13 de abril de 2020

**Estevan Pardi Corrêa**

Analista do MPU/Perícia/Arquitetura  
APAEL/SPD  
MAT. 3212-3  
CAU-DF Nº A19.771-8

**Eduardo Pio da Silveira**

Analista do MPU/Perícia/Arquitetura  
APAEL/SPD  
MAT.  
CAU-SP Nº



**ANEXO A – Imagens Digitais**  
**01 – ESTACIONAMENTOS**



*Imagem 1 – Vista de estacionamento próximo ao acesso sudeste da plataforma superior;*



*Imagem 2 – Vista de acúmulo de lixo na calçada do estacionamento;*



*Imagem 3 – Vista do estacionamento próximo ao acesso nordeste da plataforma superior. Sem vagas demarcadas para PCD, nem identificação vertical/horizontal;*



*Imagem 4 – Vista do estacionamento próximo ao acesso noroeste da plataforma superior. Lixo na calçada e dificuldade para travessia;*



*Imagem 5 – Detalhe de deposição de lixo sobre a calçada na entrada do estacionamento;*



*Imagem 6 – Vista de veículo estacionado irregularmente no interior da rodoviária;*



*Imagem 7 – Vista de veículo estacionado sobre a calçada, em área adjacente ao acesso;*



*Imagem 8 – Detalhe do veículo estacionado irregularmente (Imagem 7);*



*Imagem 9 – Vista de estacionamento irregular próximo à placa autorizado p/ apenas 1 vaga;*



*Imagem 10 – Detalhe de estacionamento irregular em local autorizado p/ apenas 1 vaga;*

## **02 – ACESSOS E CIRCULAÇÕES EXTERNAS**



*Imagem 11 – Vista da faixa de travessia ao*



*Imagem 12 – Detalhe da guia rebaixada na*



longo da via leste da plataforma. Na calçada de acesso à Rodoviária foi feito rebaixo e instalado piso podotátil de alerta e direcional;

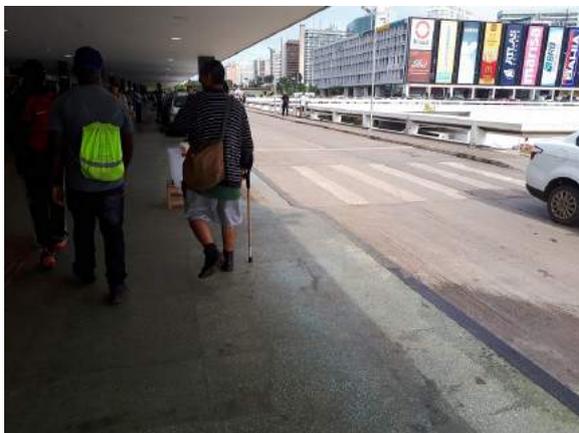


Imagem 13 – Vista da faixa de travessia e guia rebaixada no cruzamento de um dos acessos norte em direção ao estacionamento público;

travessia da faixa referida na Imagem 11;



Imagem 14 – Detalhe de piso tátil direcional em um dos acessos. Note-se que o obstáculo (pilar metálico) não está sinalizado;

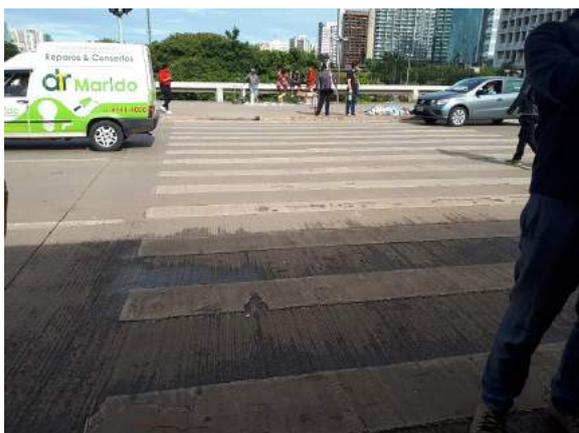


Imagem 15 – Vista da faixa de travessia ao longo da via oeste da plataforma;



Imagem 16 – Vista da calçada oposta a travessia da Imagem 15, c/ muitos ambulantes;



Imagem 17 – Idem Imagem 16;



Imagem 18 – Detalhe do rebaixamento da guia em estado de deterioração (quebrado) e sem a



*Imagem 19 – Vista da faixa de travessia do acesso sudeste em direção ao estacionamento;*

*sinalização do piso tátil;*



*Imagem 20 – Detalhe da descontinuidade da Rota Acessível no acesso ao estacionamento;*



*Imagem 21 – Vista da faixa de travessia do acesso sudoeste em direção ao estacionamento;*



*Imagem 22 – Detalhe da faixa de travessia junto ao acesso leste da plataforma;*



*Imagem 23 – Circulação de pedestres em local inapropriado, em meio ao tráfego de ônibus;*



*Imagem 24 – Detalhe de circulação de pedestres em local inapropriado;*



*Imagem 25 – Idem Imagens 23 e 24;*



*Imagem 26 – Vista de plataforma de embarque com passagem em calçada estreita;*



*Imagem 27 – Vista de calçada de circulação transformada em plataforma de embarque;*



*Imagem 28 – Precariedade e risco para cadeirante no acesso ao terminal;*



*Imagem 29 – Vista de calçada sem proteção/segurança junto a área de estacionamento de ônibus;*



*Imagem 30 – Detalhe de fluxo de travessia sem segurança sobre faixa em meio a veículos grandes;*



*Imagem 31 – Estacionamento irregular e trânsito irregular de pessoas pela via interna;*



*Imagem 32 – Vista de travessia no acesso sudeste. Não há sinal para a pista interna;*



*Imagem 33 – Idem Imagem 32;*



*Imagem 34 – Detalhe da travessia com cruzamento de veículos particulares e ônibus;*



*Imagem 35 – Vista da calçada em condições precárias próxima ao Edifício Touring;*



*Imagem 36 – Detalhe da calçada próxima ao Edifício Touring;*



*Imagem 37 – Vista da travessia na entrada sudoeste da Rodoviária sem sinalização semafórica;*



*Imagem 38 – Detalhe do asfalto comprometido e faixa desgastada na travessia da entrada nordeste da Rodoviária;*



*Imagem 39 – Vista da saída noroeste com acúmulo de barro, asfalto rachado e veículo estacionado na calçada oposta;*



*Imagem 40 – Detalhe de veículo estacionado irregularmente na calçada oposta, sobre o gramado do passeio;*



*Imagem 41 – Vista de calçada sem pavimento e lixo acumulado junto ao Edifício Touring;*



*Imagem 42 – Detalhe do mesmo passeio sem pavimento;*



Imagem 43 – Idem Imagem 42;



Imagem 44 – Vista da calçada sob a plataforma, com pavimento quebrado, acúmulo de água e dois níveis diferentes;



Imagem 45 – Idem Imagem 44;



Imagem 46 – Detalhe da calçada da Imagem 44;



Imagem 47 – Vista de calçada estrangulada por poste e bueiro na esquina da desembocadura da pista sul do Eixo Rodoviário;



Imagem 48 – Detalhe do bueiro e recorte na calçada;



*Imagem 49 – Vista da calçada na travessia da desembocadura da pista sul do Eixo Rodoviário;*



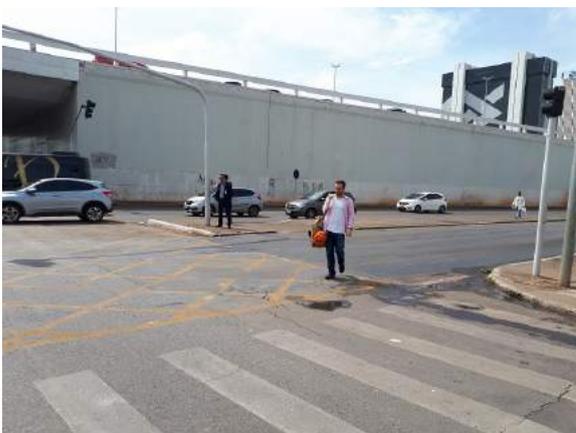
*Imagem 50 – Detalhe da faixa apagada e asfalto irregular na mesma travessia;*



*Imagem 51 – Vista de faixa de pedestre apagada e ônibus parado sobre a área de travessia de pedestre;*



*Imagem 52 – Detalhe de ônibus parado em frente ao rebaixamento da calçada na travessia;*



*Imagem 53 – Vista da faixa de travessia na pista sul (S1) do Eixo Monumental;*



*Imagem 54 – Detalhe da mesma travessia;*



*Imagem 55 – Vista de calçada sem rebaixamento numa das travessias junto a um dos acessos da Rodoviária;*



*Imagem 56 – Detalhe da Imagem 55;*



*Imagem 57 – Vista de tráfego conturbado em um dos acessos da Rodoviária. Transporte coletivo e privado misturados na saída;*



*Imagem 58 – Detalhe do acesso nordeste da Rodoviária, pistas improvisadamente separadas com dispositivos de sinalização;*

### **03 – BICICLETAS**



*Imagem 59 – Vista do local do antigo bicicletário da Rodoviária, hoje inacessível;*



*Imagem 60 – Detalhe do antigo bicicletário e da falta de acesso ao local;*



Imagem 61 – Vista dos suportes do antigo bicicletário;



Imagem 62 – Idem Imagem 61;



Imagem 63 – Vista do acesso ao antigo bicicletário, hoje interditado;



Imagem 64 – Detalhe de placa de segurança junto ao antigo bicicletário;



Imagem 65 – Vista de bicicletário do GDF do lado externo (oeste) da Rodoviária, sem bicicletas;



Imagem 66 – Idem Imagem 65;



*Imagem 67 – Vista do término da ciclovia oeste chegando na Rodoviária e sua descontinuidade;*



*Imagem 68 – Detalhe da confusão de fluxos, travessia de pedestre, falta de sinalização;*



*Imagem 69 – Vista da antiga pintura da ciclofaixa desgastada e apagada;*



*Imagem 70 – Vista da descontinuidade da ciclofaixa por dentro da Rodoviária;*



*Imagem 71 – Vista da antiga área onde se encontrava pintada a ciclofaixa;*



*Imagem 72 – Vista de contêineres de lixo dispostos ao longo da antiga ciclofaixa;*



*Imagem 73 – Detalhe aproximado dos contêineres, com acúmulo de água e lixo;*



*Imagem 74 – Vista da ligação oposta das cicloviárias, interrompidas sob a plataforma;*



*Imagem 75 – Detalhe da descontinuidade da ciclofaixa em relação ao término da ciclovia;*



*Imagem 76 – Detalhe da pintura apagada da antiga ciclofaixa que cruzava por baixo da plataforma da Rodoviária;*



*Imagem 77 – Detalhe da tinta vermelha apagada da antiga ciclofaixa sob a plataforma;*



*Imagem 78 – Não é mais possível visualizar a ciclofaixa que existia na pista sob a plataforma;*



*Imagem 79 – Vista da ciclovia chegando junto à faixa de pedestre e ônibus interrompendo a continuidade do trajeto;*



*Imagem 80 – Vista oposta da Imagem 79;*



*Imagem 81 – Detalhe do estado de conservação do asfalto na travessia ao lado da ciclofaixa, sem continuidade da pintura no chão;*



*Imagem 82 – Descontinuidade da ciclofaixa e péssimas condições de conservação geral na parte sudoeste da Rodoviária;*



*Imagem 83 – Detalhe de presença de dejetos junto à ciclovia;*



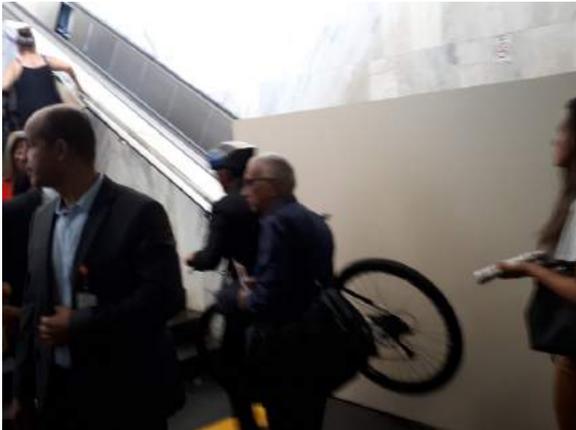
*Imagem 84 – Vista da chegada da ciclovia (leste) da Rodoviária com piso destruído;*



*Imagem 85 – Vista de bicicletário do GDF do lado externo (leste) da Rodoviária, sem bicicletas;*



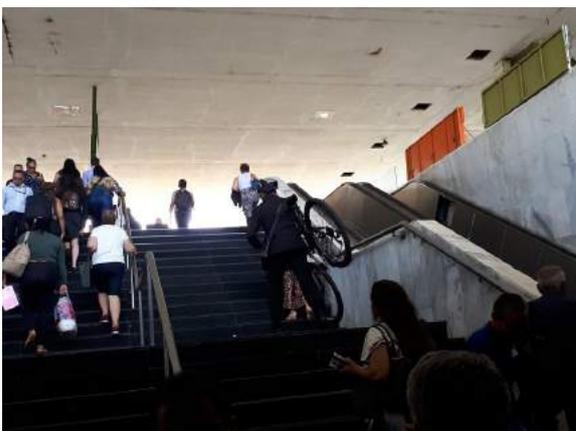
*Imagem 86 – Idem Imagem 85. Detalhe de piso destruído na ciclovia;*



*Imagem 87 – Sequência de ciclista transportando bicicleta pela escada dentro da Rodoviária;*



*Imagem 88 – Idem Imagem 87;*



*Imagem 89 – Idem Imagem 87;*



*Imagem 90 – Vista de bicicleta estacionada fora de local apropriado devido à falta de bicicletário;*

#### **04 – TRANSPORTE PÚBLICO**



*Imagem 91 – Vista geral do pátio interno da Rodoviária: confusão e acúmulo de veículos;*



*Imagem 92 – Idem Imagem 91;*



*Imagem 93 – Vista da relação entre o fluxo de veículos e de passageiros;*



*Imagem 94 – Detalhe das filas junto a embarque invadindo a área de circulação;*



*Imagem 95 – Idem Imagem 94;*



*Imagem 96 – Detalhe de ônibus estacionado fora de local apropriado;*



*Imagem 97 – Vista de box de atendimento das empresas desconfortáveis e sem sinalização;*



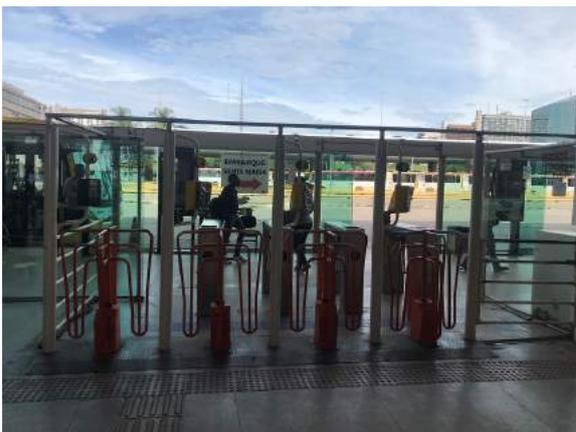
*Imagem 98 – Vista de plataforma de embarque em local perigoso de grande circulação de veículos;*



*Imagem 99 – Entrada da área restrita do VLP mal sinalizada;*



*Imagem 100 – Idem Imagem 99;*



*Imagem 101 – Vista de acesso restrito do VLP com pouca ou nenhuma acessibilidade;*



*Imagem 102 – Idem Imagem 101;*

### **05 – CIRCULAÇÕES INTERNAS E ACESSO AO TRANSPORTE PÚBLICO**



*Imagem 103 – Vista geral da área de embarque e desembarque;*



*Imagem 104 – Detalhe das filas junto às plataformas, invadindo a circulação;*



*Imagem 105 – Detalhe de fila de embarque no meio da circulação geral;*



*Imagem 106 – Vista de plataforma de embarque em local improvisado e com sinalização ruim;*



*Imagem 107 – Falta de informação geral na área de circulação geral próxima das plataformas;*



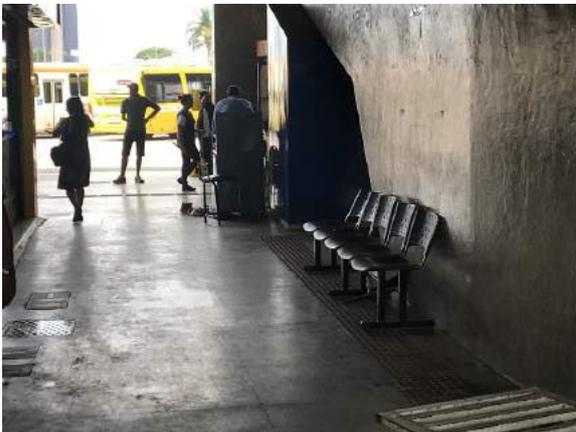
*Imagem 108 – Detalhe de fila invadindo a circulação geral;*



*Imagem 109 – Idem Imagem 108;*



*Imagem 110 – Vista de assentos interferindo com área de circulação;*



*Imagem 111 – Vista de assentos desocupados, longe de ponte de embarque;*



*Imagem 112 – Vista de comércio informal ocupando parte da circulação geral;*



*Imagem 113 – Vista de áreas da plataforma superior ocupadas por comércio informal;*



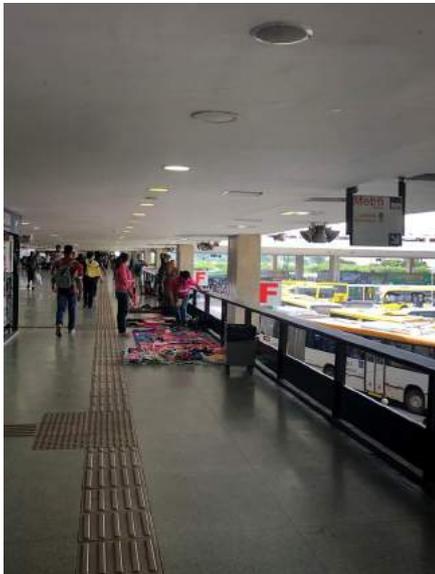
*Imagem 114 – Idem Imagem 113;*



*Imagem 115 – Idem Imagem 113;*



*Imagem 116 – Idem Imagem 113;*



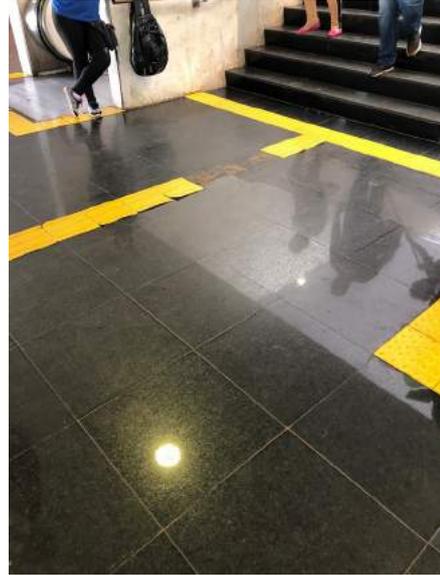
*Imagem 117 – Vista de comércio informal na área do mezanino;*



*Imagem 118 – Detalhe de vendedor ambulante com carrinho no meio da circulação de acesso às escadas;*



*Imagem 119 – Vista de circulação no mezanino com falhas no piso podotátil direcional;*



*Imagem 120 – Detalhe das falhas na sinalização do piso do mezanino;*



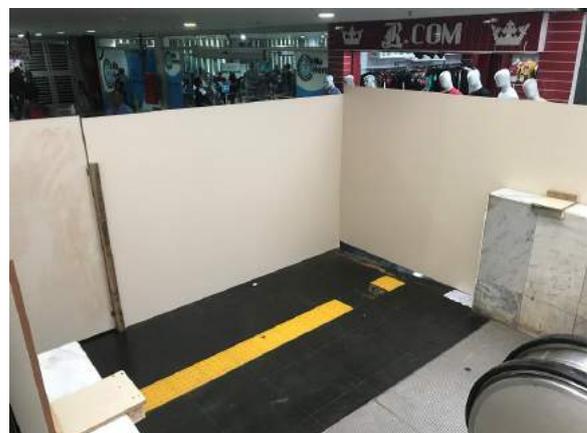
*Imagem 121 – Detalhe de falha da sinalização podotátil próximo à escada;*



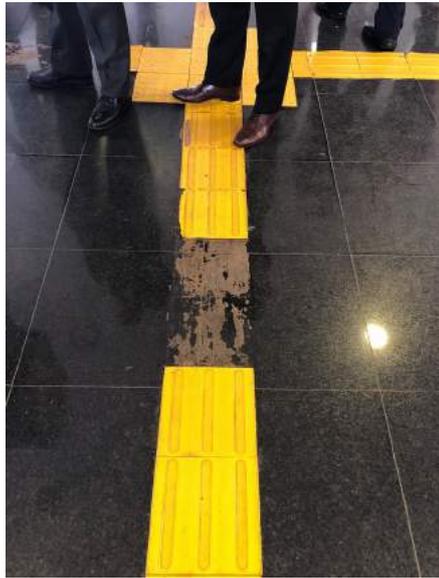
*Imagem 122 – Sinalização de piso em más condições. Obstáculo sem aviso (lixeira);*



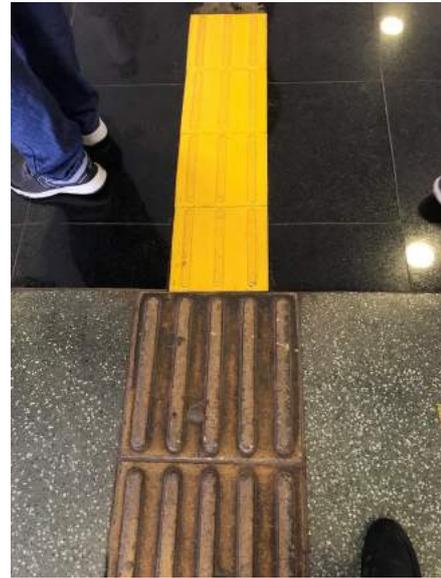
*Imagem 123 – Vista de circulação até elevador com piso direcional precário;*



*Imagem 124 – Detalhe de circulação fechada para manutenção de equipamento;*



*Imagem 125 – Detalhe de sinalização de piso em más condições;*



*Imagem 126 – Detalhe de diferença no piso direcional;*



*Imagem 127 – Vista de pessoas dormindo no hall dos elevadores do mezanino;*

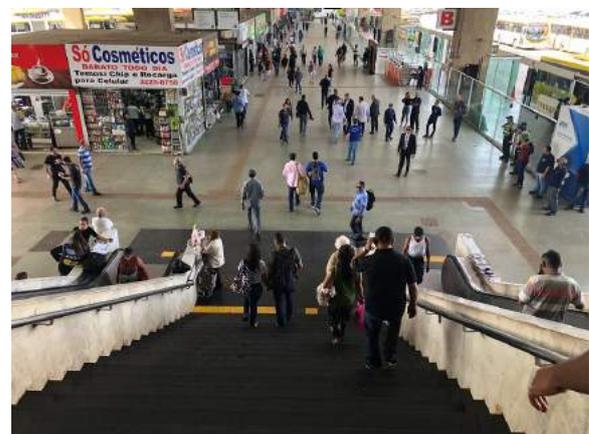


*Imagem 128 – Vista de circulação no mezanino;*

## **06 – ESCADAS E ELEVADORES**



*Imagem 129 – Vista de uma das escadas*



*Imagem 130 – Vista oposta da mesma escada.*



*centrais da Rodoviária. Corrimão fora da norma e escada rolante quebrada;*



*Imagem 131 – Entrada da escada no nível do mezanino. Mesmos problemas;*

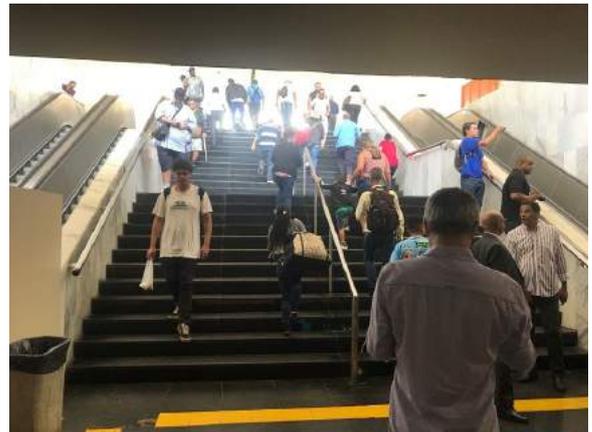
*Corrimão fora da norma NBR 9050:2015;*



*Imagem 132 – Chegada da escada no nível da plataforma superior. Idem;*



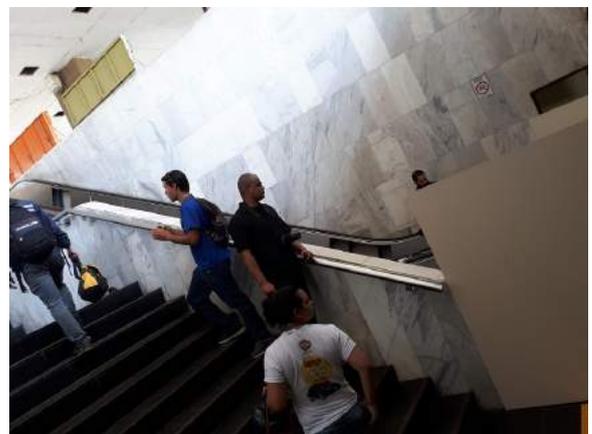
*Imagem 133 – Vista da escada de acesso ao nível do Metrô;*



*Imagem 134 – Escada com corrimão intermediário, sem corrimão duplo, como exigido pela NBR 9050:2015;*



*Imagem 135 – Detalhe da mesma escada com corrimão irregular;*



*Imagem 136 – Detalhe da escada rolante fechada para manutenção;*



Imagem 137 – Vista da entrada da escada rolante fechada para manutenção;



Imagem 138 – Detalhe da chegada da escada na plataforma superior: corrimão irregular;



Imagem 139 – Detalhe de tapume fechando entrada da escada rolante;



Imagem 140 – Detalhe da tampa do maquinário da escada rolante aberta para manutenção;

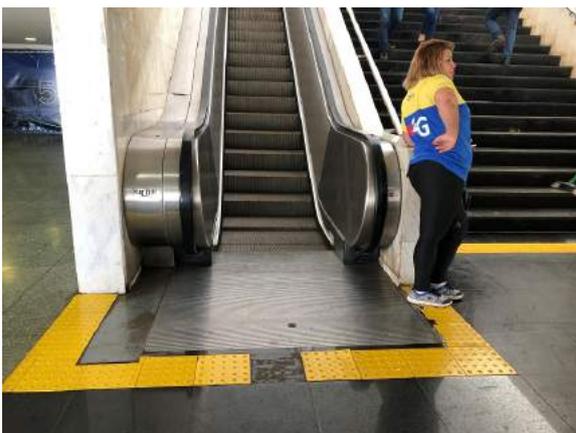


Imagem 141 – Falha na sinalização tátil na base da escada rolante;



Imagem 142 – Detalhe da falha da sinalização tátil no topo da escada rolante;



*Imagem 143 – Pessoas idosas enfrentando dificuldades para transitar pelas escadas;*



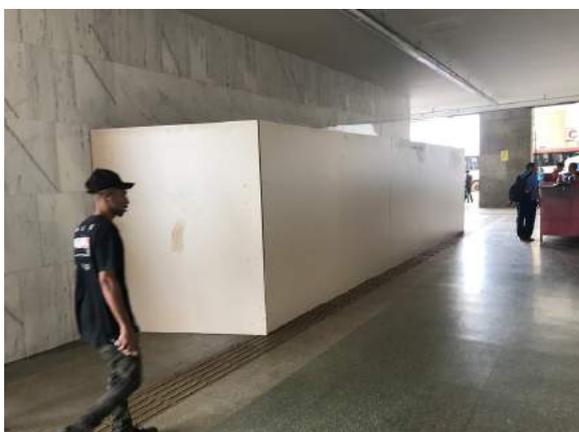
*Imagem 144 – Pessoas com problema de locomoção enfrentando dificuldades para transitar pelas escadas;*



*Imagem 145 – Vista de um dos únicos elevadores em funcionamento;*



*Imagem 146 – Detalhe de uso de um dos únicos elevadores em funcionamento;*



*Imagem 147 – Vista de tapume fechando grupo*



*Imagem 148 – Detalhe de elevador em*



*de elevadores quebrados;*

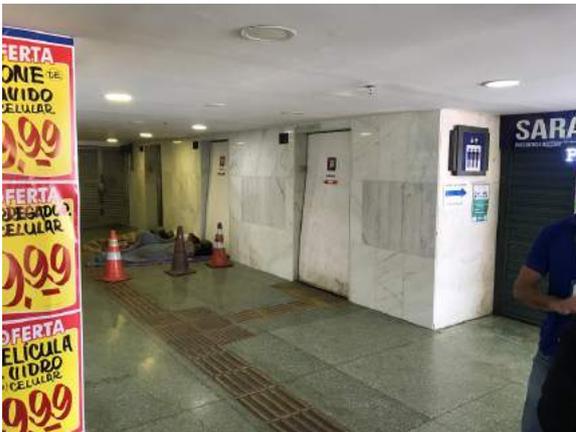


*Imagem 149 – Idem Imagem 147;*

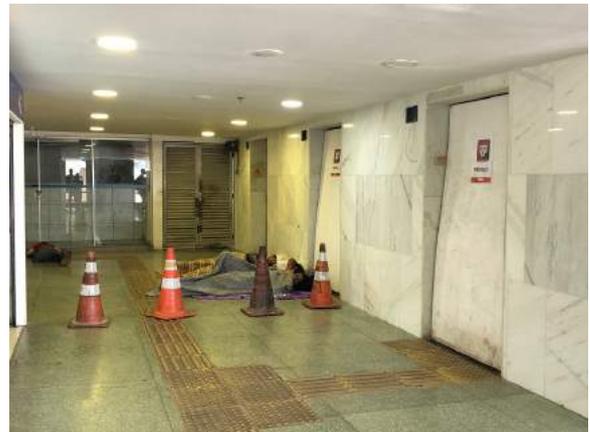
*manutenção;*



*Imagem 150 – Detalhe do hall de acesso aos elevadores quebrados;*



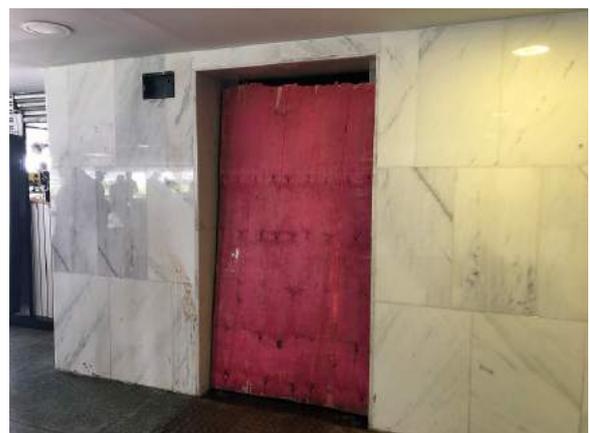
*Imagem 151 – Vista de tapumes cobrindo as portas dos elevadores quebrados;*



*Imagem 152 – Detalhe de população em situação de rua deitada no hall dos elevadores;*



*Imagem 153 – Idem Imagem 151;*



*Imagem 154 – Detalhe de tapume. Idem Imagem 151;*

## **07 – SANITÁRIOS**



*Imagem 155 – Vista de interior de WC sem cuba no lavatório e mictório desativado;*



*Imagem 156 – Detalhe das más condições de conservação da porta da cabine no WC;*



*Imagem 157 – Vista do interior de WC com mictórios desativados;*



*Imagem 158 – Idem Imagem 157;*



*Imagem 159 – Vista parcial de WC com portas deterioradas;*



*Imagem 160 – Vista de interior de fraldário desativado, usado como depósito;*



*Imagem 161 – Vista de interior de WC com forro e espelho deteriorados e lavatório sem acessibilidade;*



*Imagem 162 – Vista de lavatório sem acessibilidade;*



*Imagem 163 – Vista do interior de WC acessível usado como depósito;*



*Imagem 164 – Idem Imagem 163;*



*Imagem 165 – Vista do acesso a um dos WC masculinos, sem condições de acessibilidade;*



*Imagem 166 – Vista de porta do fraldário trancada com cadeado e sem maçaneta;*

**08 – EQUIPAMENTOS: TELEFONE/BEBEDOURO/LIXEIRAS**



*Imagem 167 – Vista de lixeiras isolada junto a pilar*



*Imagem 168 – Vista de conjunto de lixeiras recicláveis junto a pilar;*



Imagem 169 – Vista de lixeira pequena isolada junto à porta do sanitário;



Imagem 170 – Vista de lixeira isolada junto ao pilar de uma das plataformas;

### 09 – COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO



Imagem 171 – Vista geral do corredor em frente ao VLP sem nenhuma sinalização evidente;



Imagem 172 – Idem Imagem 171;

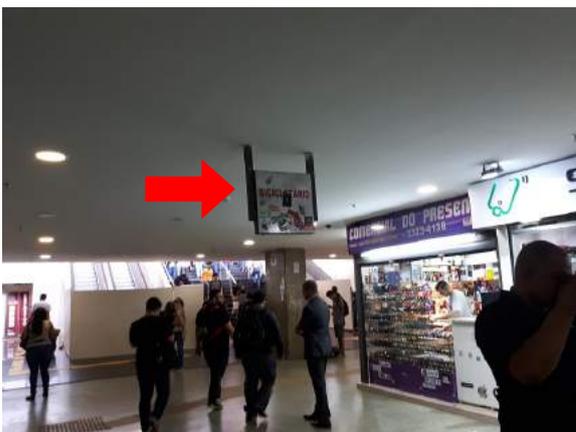


Imagem 173 – Vista de sinalização precária do bicicletário;



Imagem 174 – Vista de painel de informação desativado;



Imagem 175 – Vista de cartaz improvisado para sinalizar rotas do VLP;



Imagem 176 – Vista dos totens de informação digital na saída do metrô;



Imagem 177 – Vista de painel digital junto a plataforma de embarque;



Imagem 178 – Detalhe de painel digital com dificuldade de leitura;



Imagem 179 – Cartaz com informação sobre a reorganização das linhas de ônibus na Rodoviária;



Imagem 180 – Detalhe de cartaz precário de identificação de plataforma de embarque e linha de ônibus;



Imagem 181 – Vista de painel de informação digital com baixa legibilidade;



Imagem 182 – Detalhe de poste precário com informação sobre linha de ônibus;



Imagem 183 – Vista de sinalização precária misturando diversos tipos de informação;



Imagem 184 – Vista de sinalização de plataforma de embarque misturada com outros elementos gráficos;



Imagem 185 – Vista do sistema de som em mau estado de conservação. Não há informações se está funcionando;

## 10 – CONSERVAÇÃO PREDIAL





*Imagem 186 – Vista de dano no forro de gesso com tubulação exposta;*



*Imagem 187 – Detalhe dano no forro de gesso com tubulação exposta;*



*Imagem 188 – Dano no forro da laje de cobertura dos acessos da plataforma superior;*



*Imagem 189 – Idem Imagem 188;*



*Imagem 190 – Idem Imagem 188;*



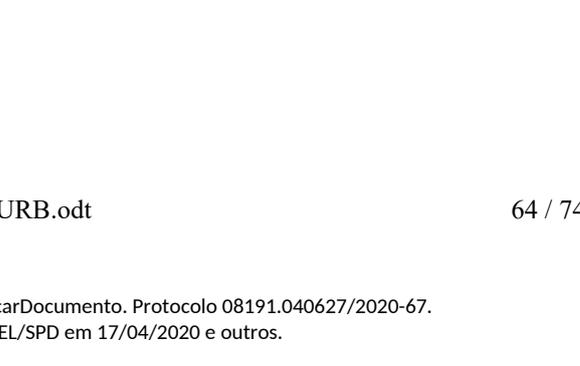
*Imagem 191 – Idem Imagem 188;*



*Imagem 192 – Idem Imagem 188;*



*Imagem 193 – Idem Imagem 188;*





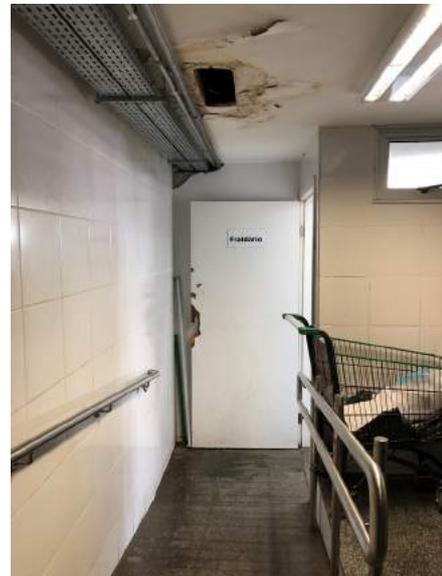
*Imagem 194 – Vista de dano no forro de gesso dentro de sanitário. Fiação exposta;*



*Imagem 195 – Vista de dano no forro de gesso e luminária quebrada e fiação exposta;*



*Imagem 196 – Vista de forro em mau estado de conservação com infiltração sobre calha elétrica, risco de curto circuito;*



*Imagem 197 – Vista de forro em mau estado de conservação com infiltração;*



*Imagem 198 – Vista de painel de vidro quebrado na entrada da área reservada ao VLP;*



*Imagem 199 – Idem Imagem 198;*



Imagem 200 – Detalhe de vidro quebrado, substituído por tapume;



Imagem 201 – Detalhe dos vidros quebrados depositados junto ao painel;



Imagem 202 – Vista de vidro quebrado e tapume improvisado para fechamento;



Imagem 203 – Detalhe de peça do brise retirada do lugar para promover acesso irregular à área externa;



Imagem 204 – Vista de brise metálico externo quebrado, permitindo o trânsito de pessoas pela

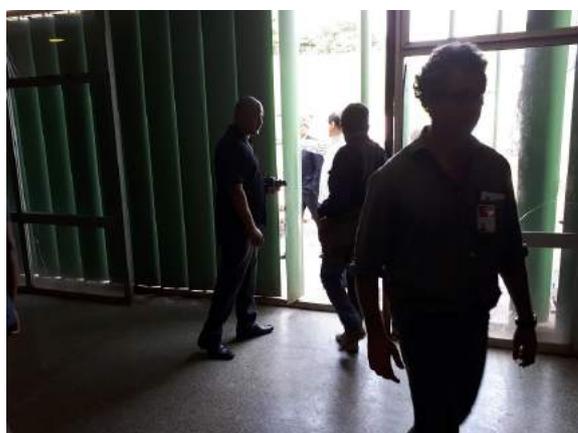


Imagem 205 – Idem Imagem 204;



esquadria;



Imagem 206 – Detalhe de brise metálico externo quebrado;



Imagem 207 – Idem Imagem 206;



Imagem 208 – Detalhe das más condições de conservação das esquadrias dos sanitários;



Imagem 209 – Vista de fiação elétrica exposta e buracos abertos na laje;



Imagem 210 – Vista de viação exposta e solta



Imagem 211 – Detalhe de má conservação do

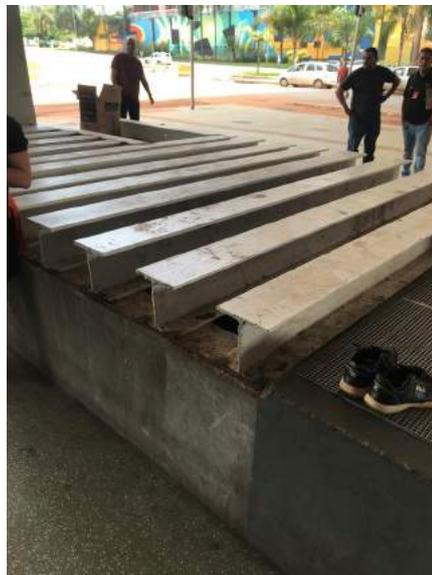


*na laje da plataforma;*



*Imagem 212 – Vista de pilar de concreto com ferragens expostas e oxidadas;*

*concreto, com ferragens expostas oxidadas, oferecendo risco à estrutura;*



*Imagem 213 – Detalhe de poço de ventilação sem grade;*



*Imagem 214 – Vista más condições de conservação da estrutura sob a pista da Rodoviária;*



*Imagem 215 – Idem Imagem 214. Além do aspecto da conservação há risco de queda para pedestres, pela interrupção do guarda-corpo;*



*Imagem 216 – Condições precárias de manutenção na área externa. Calhas entupidas e sujas;*



*Imagem 217 – Idem Imagem 216;*

## **11 – LICENCIAMENTO E FISCALIZAÇÃO**



*Imagem 218 – Vista da abundância de comércio informal no interior da Rodoviária;*



*Imagem 219 – Idem Imagem 218;*





*Imagem 220 – Não há informações sobre a regularidade do licenciamento do comércio formal;*



*Imagem 222 – Idem Imagem 220;*

*Imagem 221 – Idem Imagem 220;*



*Imagem 223 – Idem Imagem 220;*

## **12 – SEGURANÇA E INCÊNDIO**



*Imagem 224 – Vista de fiação exposta e ligação irregular de energia em loja;*



*Imagem 225 – Detalhe da fiação exposta pendurada no pilar da edificação;*



Imagem 226 – Vista de quadro de energia ou telefonia sem tampa, com fiação exposta;



Imagem 227 – Detalhe de dispositivo sonoro de alarme instalado sob a laje da plataforma. Não foram obtidas informações sobre seu funcionamento;



Imagem 228 – Vista de hidrante sem mangueira;



Imagem 229 – Idem Imagem 228;



*Imagem 230 – Idem Imagem 228;*



*Imagem 231 – Idem Imagem 228;*



*Imagem 232 – Vista hidrante sem mangueira e vidro de proteção quebrado;*



*Imagem 233 – Detalhe da Imagem 232;*

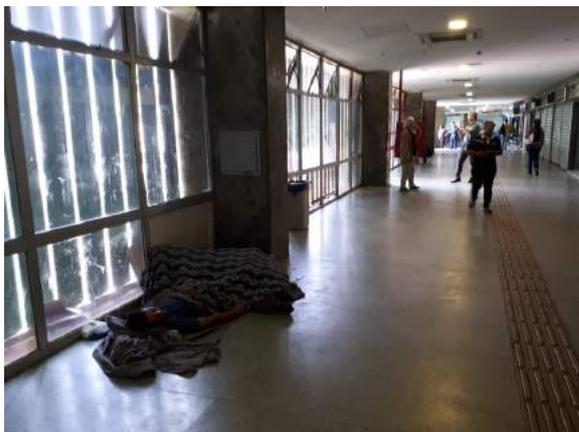


Imagem 234 – Vista de pessoa dormindo no passeio interno da Rodoviária;



Imagem 235 – Vista de pessoa dormindo cercada pelos seus pertences, próximo ao local de embarque;



Imagem 236 – Vista de pessoa dormindo junto à loja no mezanino;



Imagem 237 – Detalhe aproximado da Imagem 236;



Imagem 238 – Vista de pessoas dormindo no chão do mezanino junto ao comércio;



Imagem 239 – Vista de grupo de pessoas dormindo no chão no hall dos elevadores do mezanino;



*Imagem 240 – Vista de pessoa dormindo no chão no corredor próximo à entrada do Metrô;*



*Imagem 241 – Vista de pessoa dormindo no chão junto a sua cadeira de rodas na área externa da Rodoviária;*

Assinado por:

EDUARDO PIO DA SILVEIRA - APAEL/SPD em 17/04/2020.

ESTEVAN PARDI CORREA - APAEL/SPD em 17/04/2020.

.