

ACESSIBILIDADE ARQUITETÔNICA PARA PASSAGEIROS E TURISTAS COM MOBILIDADE REDUZIDA AO NOVO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS HERCÍLIO LUZ, SANTA CATARINA-SC

Acadêmico: Roberto Rodrigues Carvalho¹
Orientador: Professor Mestre Uéslei Paterno²

RESUMO

Este trabalho objetiva analisar os principais indicadores de acessibilidade arquitetônica para passageiros e turistas, no Aeroporto Internacional de Florianópolis - Hercílio Luz (SC). A análise dos indicadores pretende proporcionar um conhecimento atual e amplo sobre as condições de acesso a este aeroporto, constituindo-se como um auxiliar de todos aqueles que usarão o espaço; atingindo um maior número de pessoas com ou sem mobilidade reduzida. O método para selecionar os indicadores foi desenvolvido por meio de uma lista de verificação da cartilha de orientação de acessibilidade CREA-SC/2019, baseado na ABNT NBR 9050:2015 que estabelece critérios para a acessibilidade em edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos e pesquisa in loco para obtenção de dados e análise dos indicadores através de fotos e dimensões das áreas físicas dos espaços do estacionamento, meio fio de embarque e desembarque, rotas acessíveis, rampas de acesso, elevadores e sanitários. As análises foram em cima da NBR 9050:2020, atualizada em agosto de 2020, sempre comparando com a de 2015 para identificar se houve mudança no item analisado.

Palavras-chave: Acessibilidade; Mobilidade Reduzida; Aeroporto; Florianópolis.

ABSTRACT

This work aims to analyze the main architectural accessibility indicators for passengers and tourists, at Florianópolis International Airport - Hercílio Luz (SC). The analysis of the indicators intends to provide a current and ample knowledge about the conditions of access to this airport, constituting itself as an auxiliary of all those who will use the space; reaching a greater number of people with or without reduced mobility. The method for selecting the indicators was developed through a checklist of the accessibility guidance booklet CREA-SC / 2019, based on ABNT NBR 9050: 2015 which criteria criteria for accessibility in buildings, furniture, spaces and urban equipment and research in loco to obtain data and analyze the indicators through photos and dimensions of the physical areas of the parking spaces, curbside embarkation and disembarkation, returned routes, access ramps, elevators and toilets. The analyzes were based on NBR 9050: 2020, updated in August 2020, always comparing with 2015 to identify if there was a change in the analyzed item.

Keywords: Accessibility; Reduced Mobility; Airport; Florianópolis.

¹Estudante do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo do Instituto Federal de Santa Catarina, Câmpus Florianópolis-Continente.

²Orientador, Professor Mestre do Instituto Federal de Santa Catarina, Câmpus Florianópolis-Continente.

1 INTRODUÇÃO

O turismo é uma atividade responsável por grande parte do fluxo de viajantes que movimentam o mercado econômico mundial. Historicamente, as pessoas sempre se deslocaram de um local ao outro por diversas motivações: turismo religioso, enriquecimento cultural, esportes, sol e praia, prestígio social, mudança de ambiente, negócios e eventos, turismo de estudos e intercâmbio, família, turismo de saúde, status social ou simplesmente para seu gozo, lazer e recreação.

Segundo a Organização Mundial de Turismo (OMT), a definição explicitamente aceita de turismo, compreende:

As atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens e estadias em lugares diferentes de seu entorno habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, tendo em vista lazer, negócios ou outros motivos. (OMT, 2001, p. 38)

Sendo o gestor de turismo o profissional que estuda o turismo em sua totalidade, planejando, organizando e promovendo a divulgação de viagens, eventos, atividades de lazer e de negócios. Com estratégia e planejamento será capaz de transformar atrativos e destinos em produtos turísticos que reúnam características com apelo comercial viável, acessibilidade, sustentabilidade e envolvendo as comunidades locais, gerando emprego e renda.

Acessibilidade não é privilégio, é um direito de todos, de ir e vir, uma conquista social salientando a cidadania de cada ser humano. Todos temos o direito a acessar produtos e serviços de turismo, lazer e recreação em igualdade de condições. Desenvolver a acessibilidade em um ambiente é promover condições de mobilidade com autonomia, eliminando as barreiras arquitetônicas e urbanísticas dos espaços. A acessibilidade é fundamental para se cumprir a premissa de que o turismo é para todos, sendo o passaporte para transformar a vida de pessoas com deficiência física, visual, auditiva, intelectual e todas as pessoas com mobilidade reduzida: idosos, gestantes, obesas, etc, para que possam desfrutar dos destinos e atrativos turísticos acessíveis que proporcionam memorável experiência de viagem.

A adequação na acessibilidade arquitetônica do aeroporto de Florianópolis proporciona a inclusão social, contribuindo para o acesso de pessoas com ou sem mobilidade reduzida à atividade turística, possibilitando o alcance e a utilização das edificações e empreendimentos turísticos com segurança e autonomia, de modo que as barreiras arquitetônicas não dificultem, e não impeçam o exercício do direito de ir e vir do cidadão que possui algum tipo de mobilidade reduzida, principalmente quando se tratar da prática de atividades relacionadas ao turismo, lazer e recreação.

Este artigo tem como objetivo analisar as condições de acessibilidade a este Aeroporto, em cima da NBR 9050:2020, que estabelece critérios para a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Constituindo-se como um auxiliar de todos aqueles que usarão o espaço; alcançando um maior número de pessoas possíveis.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Garantir a acessibilidade é assegurar que todo cidadão participe da sociedade ativamente e tenha, dentro do que lhe for possível, conforto, autonomia e segurança. Sendo um assunto de política pública, mas também de consciência, afinal, qualquer pessoa pode e deve colocar a inclusão em prática, facilitando a vida dos cidadãos e viajantes que tenham surdez, baixa visão, obesidade, idosos, gestantes, nanismo, entre outras. Há diversos tipos de deficiência e mobilidade reduzida, cada uma com suas devidas complexidades, especificidades e necessidades.

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 9050:2020, acessibilidade é a:

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. (NBR 9050:2020, p.2)

Este artigo busca alcançar o maior número de usuários que utilizam os espaços do aeroporto na conscientização e sensibilização quanto à acessibilidade de forma plena e livre de barreiras. Sempre com um olhar mais sensível do que apenas o cumprimento de normas e leis, pois cada detalhe é seriamente importante e devem ter em consideração as necessidades de acessibilidade específicas de cada pessoa com deficiência e com mobilidade reduzida. Sabendo que é imprescindível realizar esforços na sensibilização de promover adequação nos espaços, produtos e serviços turísticos do aeroporto.

2.1 Acessibilidade em aeroportos

Em geral quando há uma ação das organizações públicas e privadas em um local, é que se verifica a transformação desse espaço em um produto turístico adequado e de qualidade, tornando-se atrativo aos consumidores.

De acordo com Panosso Netto (2008), a infraestrutura é composta por dois tipos: a básica e a turística. Para Panosso, a infraestrutura básica:

Abarca todos os equipamentos que servem não só às necessidades dos residentes, mas também dos turistas, não importando se a sua construção foi responsabilidade do poder público ou da iniciativa privada, ou se ambos desenvolveram juntos o projeto. (PANOSSO NETTO, 2008, p. 381).

A ação do planejamento de uma localidade turística deve ser uma iniciativa do poder público, levando em consideração a vontade e os interesses da população local, seja dos moradores, organizações públicas ou empresas privadas. Esse pensamento é ratificado por Oliveira (2002), quando afirma que:

O planejamento turístico de uma localidade tem como principais coordenadores e executores as organizações públicas. Contudo, para alcançar seus objetivos, necessita da colaboração das empresas privadas, atuando diretamente no desenvolvimento da atividade. (OLIVEIRA, 2002, p.190).

Para Souza (2008, p.59), “Cabe ao poder público, através de suas instituições, prover a região de condições mínimas de acesso e conforto ao turista, como estradas, aeroportos, sinalizações, redes de água, esgoto e energia elétrica, etc”.

A NBR 14.273:1999, (p.2), define que a “acessibilidade se dá pelas condições de alcance a espaços aeroportuários e aeronaves pela pessoa com deficiência de mobilidade, de maneira segura e se possível autônoma”.

Desta forma cabe aos envolvidos na elaboração e adequação dos espaços públicos e privados a responsabilidade de planejá-los de forma que as pessoas sejam capazes de se locomover de maneira segura, com conforto e autonomia, visto que, um espaço acessível é um fator positivo na inclusão social.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O presente trabalho de pesquisa científica descritivo-qualitativo foi desenvolvido no Aeroporto Internacional de Florianópolis Hercílio Luz em Santa Catarina – SC, durante o período de fevereiro a março de 2021. Os espaços selecionados para a realização do presente estudo foram elaborados nas seguintes condições de acesso aos equipamentos e desenvolvido por meio da lista de verificação da Cartilha de acessibilidade CREA-SC-2019³ (checklist) listados no quadro 1, baseado nas normas da NBR 9050 e pesquisa in loco com registros fotográficos para obtenção de dados.

³Lista de Verificação da Cartilha de Acessibilidade CREA-SC-2019; baseia-se na NBR9050:2015, mas para esse trabalho usamos como referência a norma atualizada NBR9050:2020. Sempre conferimos os pontos analisados do checklist com a versão atual da norma para verificar se houve mudança no item analisado – Anexo ao trabalho.

Quadro 1 – Equipamentos Analisados e Checklist CREA-SC

| ACESSO AOS EQUIPAMENTOS | LISTA DE VERIFICAÇÃO DE ACESSIBILIDADE CREA-SC (CHECKLIST) |
|---|--|
| Estacionamento | Estacionamento |
| Meio fio de Embarque e Desembarque de Passageiros | Edificação - Circulação Externa e Interna |
| Rotas Acessíveis | Escadas |
| Rampas de Acesso | Rampas |
| Elevadores | Elevadores |
| Sanitários | Sanitários |

Fonte: Acadêmico, 2021.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Estacionamento

O principal estacionamento de veículos do aeroporto de Florianópolis está localizado em frente à entrada do Boulevard 14/32 que é:

Uma grande praça de entretenimento, lazer e compras. O espaço de 11 mil metros quadrados se tornou uma opção de lazer em Florianópolis, com ambientes indoor e também áreas abertas, calendário semanal de eventos e um leque variado de opções gastronômicas, além de serviços como um supermercado, barbearia, salão de beleza e farmácia. O acesso ao Boulevard 14/32 é gratuito e aberto ao público, independentemente de o visitante ser um passageiro do aeroporto. O Boulevard 14/32 é a primeira grande praça de eventos de aeroportos do Brasil, e o nome faz referência às cabeceiras da pista principal do aeroporto 14/32". Disponível em: <<https://floripa-airport.com/pt/boulevard.html>> Acesso em: 20 mar. 2020.

Há dois tipos de vagas reservadas:

- a) para os veículos que conduzam ou sejam conduzidos por idosos; e
- b) para os veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência.

De acordo com a (NBR 9050:2020, p.81), as vagas de estacionamento para idosos devem ser posicionadas próximas das entradas, garantindo o menor percurso de deslocamento; as vagas devem estar vinculadas a rota acessível e localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos, garantindo melhor comodidade ao idoso.

O percurso entre o estacionamento de veículos e os acessos deve compor uma rota acessível. Quando da impraticabilidade de se executar rota acessível entre o estacionamento e acessos, devem ser previstas, em outro local, vagas de estacionamento para pessoas com deficiência e para pessoas idosas, a uma distância máxima de 50 m até um acesso acessível. (NBR 9050:2020, p.52).

Conforme a NBR 9050:2004, p.63, no item 6.12.3, que dispõe sobre a previsão de vagas de estacionamento para pessoas com deficiência; “o número de vagas de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência deve ser estabelecido” conforme tabela 1.

Tabela 1 – Vagas de Estacionamento para PCD.

| Número total de vagas | Vagas Reservadas |
|-----------------------|------------------|
| Até 10 | - |
| De 11 a 100 | 1 |
| Acima de 100 | 1% |

Fonte: NBR 9050:2004, p.64

Ademais, a norma NBR 9050:2020, atualizada em agosto de 2020, não estabelece a quantidade de vagas para idosos, valendo a regulamentação da lei nº 10.741, que estabelece cinco por cento das vagas em estacionamentos públicos e privados para idosos.

De acordo com a lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, no seu artigo 41 estabelece que:

É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso. (Lei Nº 10.741, de 1º de Outubro de 2003, Art. 41).

Figura 1 - Vagas de estacionamento para pessoas com deficiência e idoso.



Fonte: Acadêmico, 2021.

As vagas reservadas para veículos nos estacionamentos devem ser sinalizadas e demarcadas com o símbolo internacional de acesso - SIA (figura 2) ou a descrição de idoso (figura 3), aplicado na vertical e horizontal de acordo com a NBR 9050:2020, p.41.

A indicação de acessibilidade nas edificações, no mobiliário, nos espaços e nos equipamentos urbanos deve ser feita por meio do símbolo internacional de acesso – SIA. A representação do símbolo internacional de acesso consiste em um pictograma branco sobre fundo azul (referência Munsell 10B5/10 ou Pantone 2925 C). Este símbolo pode, opcionalmente, ser representado em branco e preto (pictograma branco sobre o fundo preto ou pictograma preto sobre fundo branco), e deve estar sempre voltado para o lado direito, conforme Figura 1. Nenhuma modificação, estilização ou adição deve ser feita a estes símbolos. (NBR 9050:2020, p.41)

O Símbolo Internacional de Acesso (SIA), que antes apresentava duas versões possíveis, passa a adotar um único modelo, como mostrado na figura 2. Optou-se pelo desenho de formas arredondadas, mais alinhado aos padrões internacionais. O símbolo atual ocupa uma área maior do quadro, se comparado às linhas estreitas do outro modelo antigo, como mostrado na figura 3, e estabelece uma imagem mais nítida sobre o fundo que favorece sua identificação à distância.

Figura 2 – Símbolo Internacional de Acesso



Fonte: NBR 9050:2020, p.41.

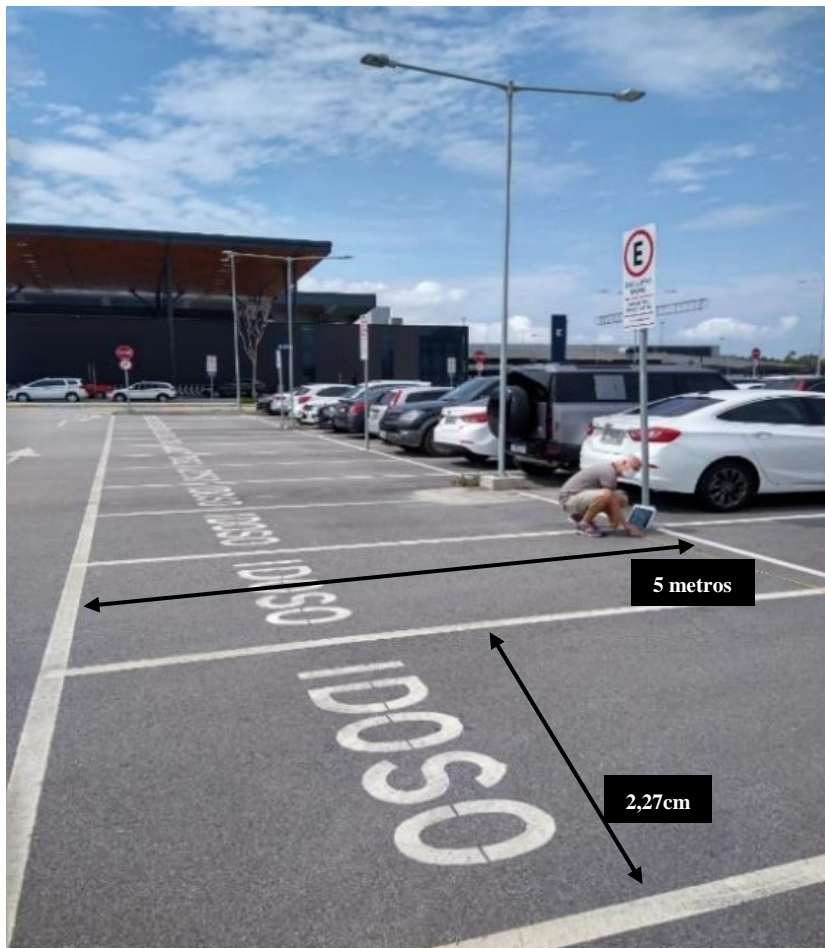
Figura 3 – Símbolo Internacional de Acesso.



Fonte: NBR 9050:2015, p.39.

O símbolo utilizado na vaga para pessoa com deficiência está de acordo com a norma de 2015, mas ainda permite a adequada identificação dos espaços das vagas de estacionamento do aeroporto.

Figura 4 – Vagas Reservadas para Idoso



Fonte: Acadêmico, 2021.

“O estacionamento do Aeroporto de Florianópolis é de operação privada e possui 2530 vagas próximo ao Boulevard 14/32, sendo 150 vagas destinadas aos idosos e deficientes nas proximidades do acesso principal”. (Fonte: Floripa Airport - 2021)

Existe pelo menos uma vaga destinada a veículos que estejam transportando pessoa com deficiência e/ou idosos que chegam de táxi, carros de aplicativos ou carona, de acordo com a NBR 14273:1999 que define no mínimo, uma vaga para pessoas com deficiência e/ou idoso. Devendo esta vaga estar o mais próximo possível das portas de entrada do aeroporto, conforme mostrado na figura 5.

Figura 5 – Vaga de estacionamento de embarque e desembarque próximo à entrada principal do acesso ao Boulevard 14/32.



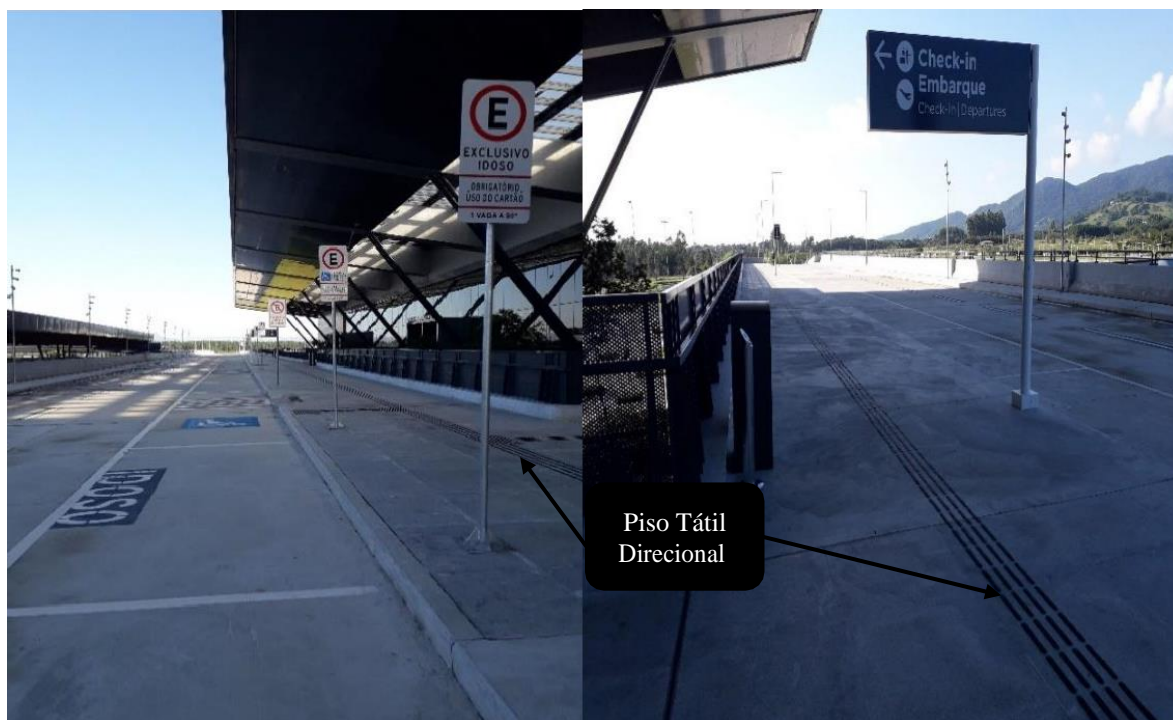
Fonte: Acadêmico, 2021.

4.2 Meio fio de embarque e desembarque de passageiros

O meio-fio do aeroporto não é um local de estacionamento e sim de embarque e desembarque de passageiros e visitantes. A calçada é o espaço de circulação dos usuários que embarcam e desembarcam e representa a ligação até o Boulevard 14/32 do aeroporto

Referente ao meio fio de embarque e desembarque em terminais aeroportuários, a norma estabelece que: “o acesso seja o mais próximo possível das portas dos terminais, e que deva existir, no mínimo, uma vaga destinada a veículos que estejam sendo utilizados para o transporte de pessoa com deficiência”. (NBR 14273:1999, p.2)

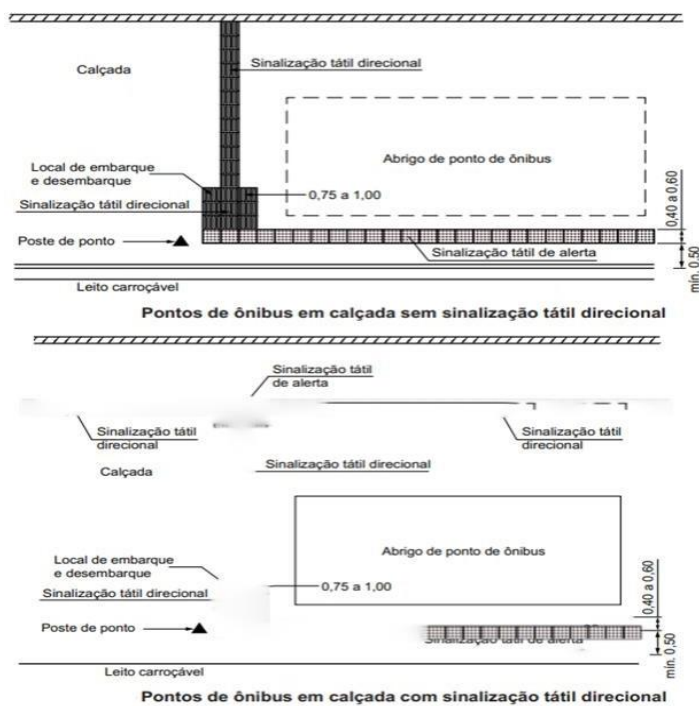
Figura 6 - Meio fio de Embarque e Desembarque de Passageiros no Acesso ao 1º Pavimento.



Fonte: Acadêmico, 2021.

De acordo com a NBR 16537:2016, p.39: “deve ser implantada sinalização tátil direcional transversalmente à calçada, identificando locais de embarque e pontos de parada de ônibus” conforme mostra a figura 7. Sendo que na Figura 8, verifica-se o adequado uso da sinalização tátil na área externa do Aeroporto.

Figura 7 – Sinalização Tátil.



Fonte: NBR 16537:2016, p.39.

Figura 8 - Identificação Piso Tátil de Alerta e Direcional, nos locais de Embarque e Desembarque de Passageiros de Transportes Públicos.



Fonte: Acadêmico, 2021.

4.3 Rebaixamento de Calçadas

Segundo a norma NBR 9050:2020, p.79, os rebaixamentos de calçadas devem:

Ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser preferencialmente menor que 5 %, admitindo-se até 8,33 % (1:12), no sentido longitudinal da rampa central e nas abas laterais. Recomenda-se que a largura do rebaixamento seja maior ou igual a 1,50 m, admitindo-se o mínimo de 1,20 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação da calçada de, no mínimo, 1,20 m. (NBR 9050:2020, p.79)

De acordo com a norma, recomenda-se que a largura do rebaixamento de calçadas seja maior ou igual a 1,50 m. Admitindo-se o mínimo de 1,20 m. A Figura 9 mostra que a largura do rebaixamento da calçada de acesso ao terminal de passageiros do Aeroporto tem a largura de acordo com a norma vigente NBR 9050:2020.

Figura 9 – Rebaixamento de Calçada no Acesso ao Boulevard 14/32.

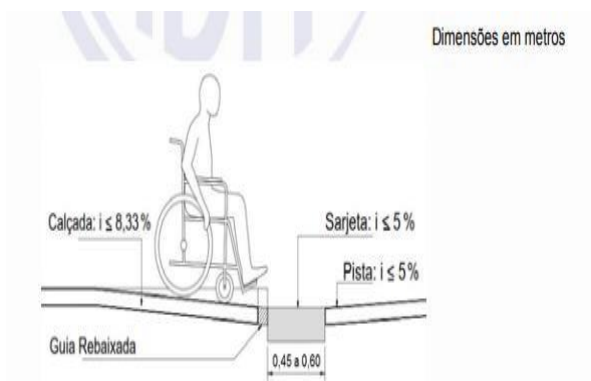


Fonte: Acadêmico, 2021.

O rebaixamento das calçadas para pedestres é um recurso que permite às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida atravessar a via com conforto e segurança. O rebaixamento deve se situar em ambas as extremidades da faixa de travessia de pedestres, de forma a garantir a continuidade do percurso das pessoas que utilizam cadeira de rodas. A Figura 10 mostra as dimensões mínimas de uma faixa de acomodação para travessia de pessoas com deficiência.

Não pode haver desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável. Em vias com inclinação transversal do leito carroçável superior a 5 %, deve ser implantada uma faixa de acomodação de 0,45 m a 0,60 m de largura ao longo da aresta de encontro dos dois planos inclinados em toda a largura do rebaixamento. (NBR 9050:2020, p.79).

Figura 10 - Faixa de Acomodação para Travessia



Fonte: NBR 9050:2020, p.79.

Sendo a calçada o espaço destinado à circulação de pedestres, podemos analisar que a calçada do aeroporto tem um passeio confortável e seguro para o caminhar.

4.4 Rotas Acessíveis

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 9050:2020, rota acessível é:

Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros. (NBR 9050:2020, p.5)

Na figura 11 podemos observar duas rotas acessíveis do Aeroporto que podem ser percorridas pelos usuários com segurança e conforto.

Figura 11 - Rotas Acessíveis - 1º pavimento e Boulevard 14/32.



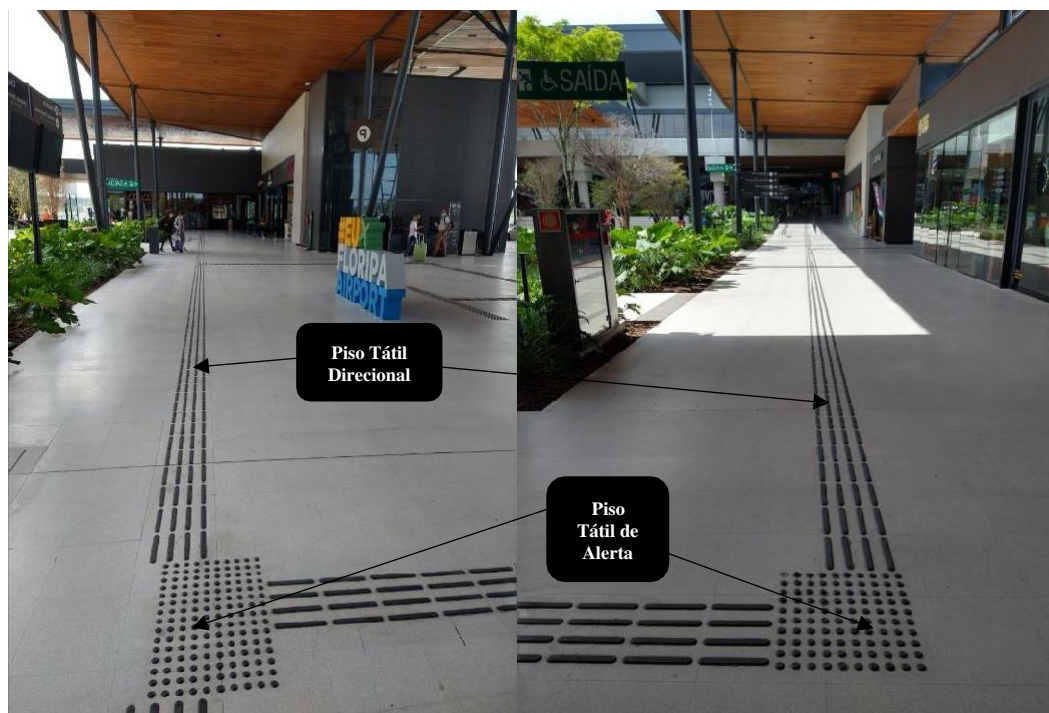
Fonte: Acadêmico, 2021.

Ainda, sobre rota acessível, é importante a existência de piso tátil. De acordo com NBR 9050:2020, p.5, o piso tátil é:

Piso caracterizado por textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, servindo de orientação, principalmente, às pessoas com deficiência visual ou baixa visão. São de dois tipos: piso tátil de alerta e piso tátil direcional. (ABNT NBR 9050:2020, p.5)

Conforme exposto na figura 12 o piso tátil de alerta e o piso tátil direcional estão em bom estado de conservação e adequado ao uso, segundo a norma NBR 9050:2020.

Figura 12 - Piso tátil de alerta e Piso Tátil Direcional no Boulevard 14/32



Fonte: Acadêmico, 2021.

A parte externa do aeroporto conta com uma área de circulação e manobra adequada para pessoas com cadeiras de rodas ou outro equipamento de auxílio a mobilidade, estando bem sinalizado e desobstruído nos seus acessos, a principal entrada localizada próximo ao Boulevard 14/32 é bem acessível e livre de barreiras; as calçadas contam com rebaixamento e existe rota acessível entre o ponto de ônibus e o principal acesso ao terminal de passageiros; outros meios de transporte como táxi e carros de aplicativos tem uma infraestrutura adequada para receber e deixar os usuários. Conforme mostra as figuras 13 e 14.

Figura 13 - Área de Manobra de Veículos.



Fonte: Acadêmico, 2021

Figura 14 - Paradas de Transporte Público, próximo ao Acesso do Boulevard 14/32.



Fonte: Acadêmico, 2021.

4.5 Rampas de acesso

A (NBR 9050:2020, p.5) define rampa como: às superfícies de piso com declividade igual ou superior a 5 %. Toda rampa deve possuir corrimão de duas alturas em ambos os lados, como determina a NBR 9050:2020, p.62.

Os corrimãos devem ser instalados em rampas e escadas em ambos os lados, a 0,92 m e a 0,70 m do piso, medidos da face superior até o bocel ou quina do degrau (no caso de escadas) ou do patamar, acompanhando a inclinação da rampa, conforme Figura 12. Devem prolongar-se por, no mínimo, 0,30 m nas extremidades. A instalação de corrimão ou barra de apoio é obrigatória. (NBR 9050:2020, p.62)

Como podemos visualizar na figura 15, a rampa de acesso ao terminal de passageiro do Aeroporto não apresenta o corrimão em ambos os lados. Neste caso a parede serve como linha guia para orientar a circulação.

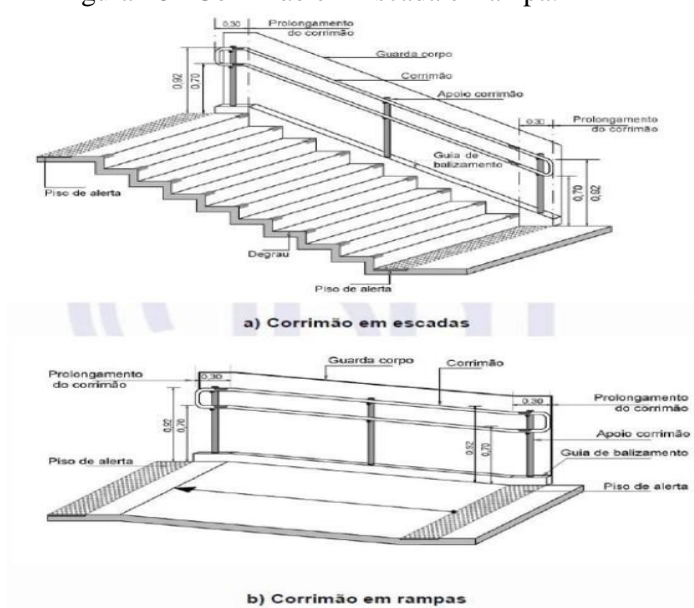
Figura 15 - Rampas de Acesso ao Terminal de Passageiros.



Fonte: Acadêmico, 2021.

A altura na qual os corrimãos devem ser instalados em rampas e escadas devem ser medidos da face superior até o bocel ou quina do degrau (no caso de escadas), e não mais do ponto central do piso do degrau, e no caso de rampas, é medido do patamar devendo acompanhar a inclinação da rampa, conforme Figura 16.

Figura 16 - Corrimão em Escada e Rampa.

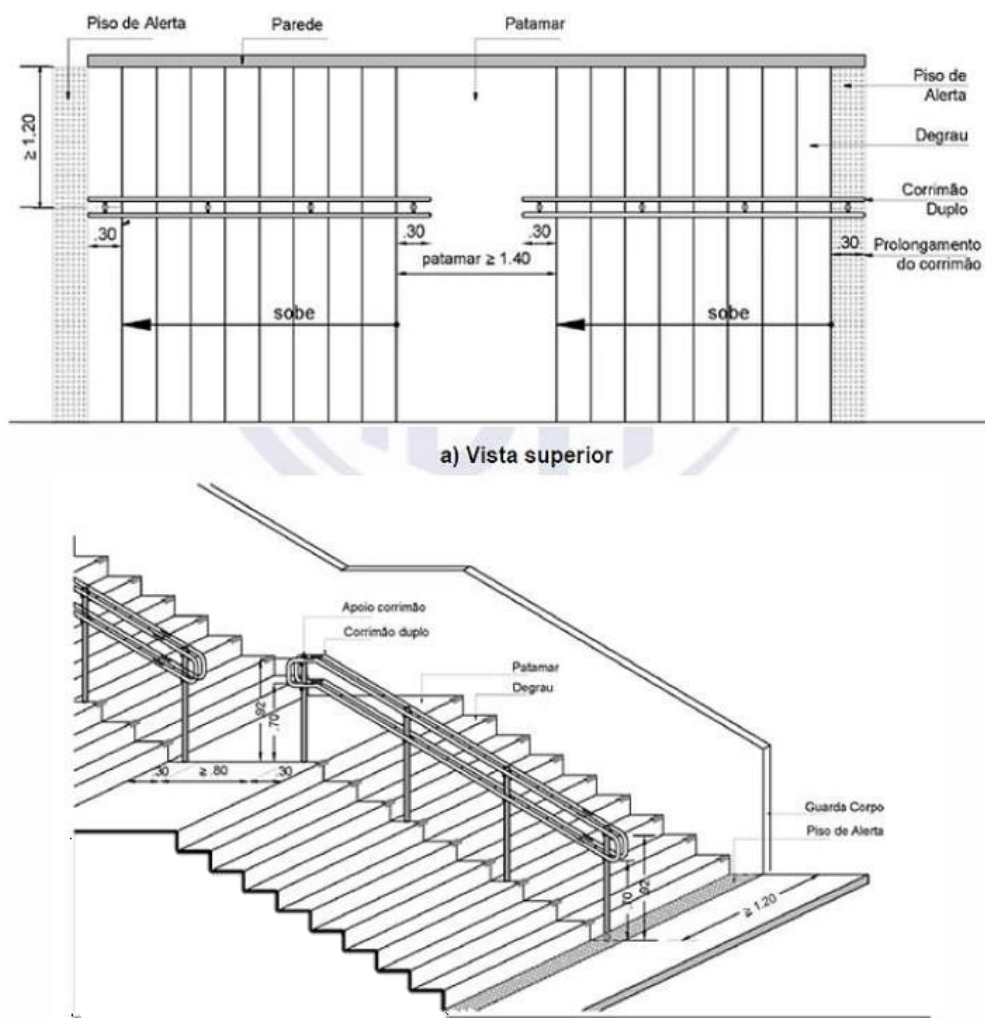


Fonte: NBR 9050:2020, p. 62.

Quando se tratar de escadas ou rampas com largura igual ou superior a 2,40m, é necessária a instalação de no mínimo um corrimão intermediário, garantindo faixa de circulação com largura mínima de 1,20m, como determina a NBR 9050:2020, p.63.

Em escadas e rampas com largura igual ou superior a 2,40 m, a instalação de corrimãos deve atender no mínimo uma das seguintes condições, salvo escadas e rampas de rota de fuga: a) corrimãos laterais contínuos, em ambos os lados, com duas alturas de 0,70 m e 0,92 m do piso. b) corrimão intermediário, duplo e com duas alturas, de 0,70 m e 0,92 m do piso, garantindo a largura mínima de passagem de 1,20 m. (NBR 9050:2020. p. 63)

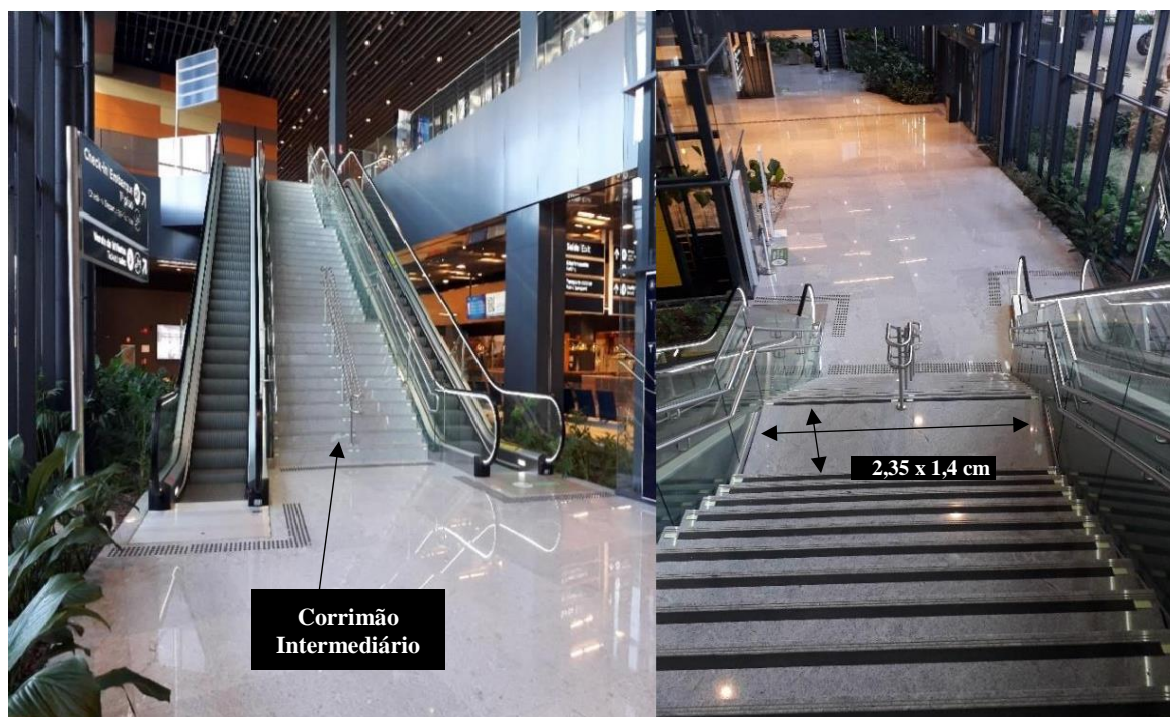
Figura 17 - Corrimão Intermediário.



Fonte: NBR 9050:2020, p. 63 e 64.

Como podemos observar na Figura 18, a escada que dá acesso ao 1º pavimento do Aeroporto tem o corrimão intermediário duplo com duas alturas e largura suficiente de passagem.

Figura 18 - Escada de Acesso ao 1º Pavimento.



Fonte: Acadêmico, 2021.

4.6 Elevadores

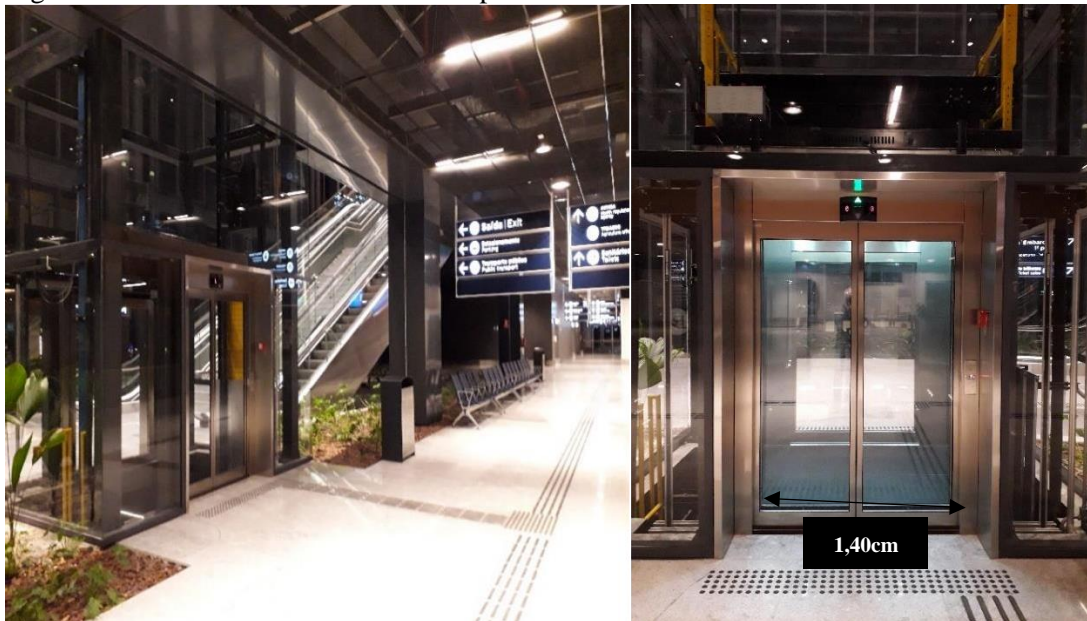
Os elevadores verticais devem atender a norma NBR NM 313:2007, que descreve os tamanhos de elevadores com diferentes graus de acessibilidade aos usuários. As dimensões internas das cabines para elevadores com entrada única ou com duas entradas opostas devem ser determinadas conforme a tabela 2.

Tabela 2 - Dimensões Mínimas para Elevadores com entrada única ou duas entradas.

| Tipo de cabina | Ancho / Largura mm | Profundidad / Profundidade mm | Carga nominal kg | Ancho libre mínimo de la puerta / Largura livre mínima da porta mm | Nivel de accesibilidad / Nivel de acessibilidade | Observaciones / Observações | Figura (Ref.) | NOTA MERCOSUR / NOTA MERCOSUL |
|----------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------|---|--|-----------------------------|---------------|-------------------------------|
| 1 | 1 100 | 1 300 | 525 | 800 | (1) | (a) | 1 | I |
| | 1 100 | 1 400 | 600 | 800 | | | 1 | II |
| | 1 000 | 1 250 | 450 | 800 | | | 1 | III ^a |
| 2 | 1 500 | 1 500 | 975 | 1 100 | (2) | (b) | 2 | |
| 3 | 1 200 | 2 200 | 1 200 | 1 100 | (3) | (c) | 1 | IV |
| | 1 300 | 2 100 | 1 275 | 900 | | | 1 | I |
| | 2 100 | 1 300 | 1 275 | 1 100 | | | 3 | I ^b |
| | 1 100 | 2 100 | 1 050 | 800 | | | 1 | III |

Fonte: NBR NM 313:2007, p.4.

Figura 19 - Acesso ao Elevador do Aeroporto



Fonte: Acadêmico, 2021.

Quanto de acessibilidade nos elevadores indicado na Tabela 2, a norma estabelece que:

Cabine tipo 1: na cabine cabe um usuário em cadeira de rodas e outro usuário;
 tipo 2: dentro da cabine cabe um usuário em cadeira de rodas e vários usuários;
 cabine tipo 3: dentro da cabine do elevador cabem várias cadeiras de rodas ou uma maca e vários usuários. (NBR NM 313:2007, p.4).

Localizado no pavimento térreo, o principal elevador do aeroporto de Florianópolis tem a capacidade máxima de 2100 kg (aproximadamente 28 passageiros), projetado com entrada dupla e abertura frontal de 1,40 cm e com dispositivo tátil e visual de localização e sentido de tráfego junto às portas nos pavimentos térreo e 1º pavimento; conta internamente com 4 barras de apoio laterais com 86 centímetros de altura.

Figura 20 - Parte Interna do Elevador



Fonte: Acadêmico, 2021.

Os elevadores do aeroporto de Florianópolis atende as normas específicas e está em conformidade com a legislação vigente NBR NM 313:2007.

4.7 Sanitários

Todos os sanitários devem ser sinalizados com o símbolo representativo de sanitário, de acordo com cada situação, conforme a Figura 21.

Figura 21 - Símbolo Representativo de Sanitários.



Fonte: NBR 9050:2020, p. 43 e 44.

Figura 22 - Identificação Sanitários.



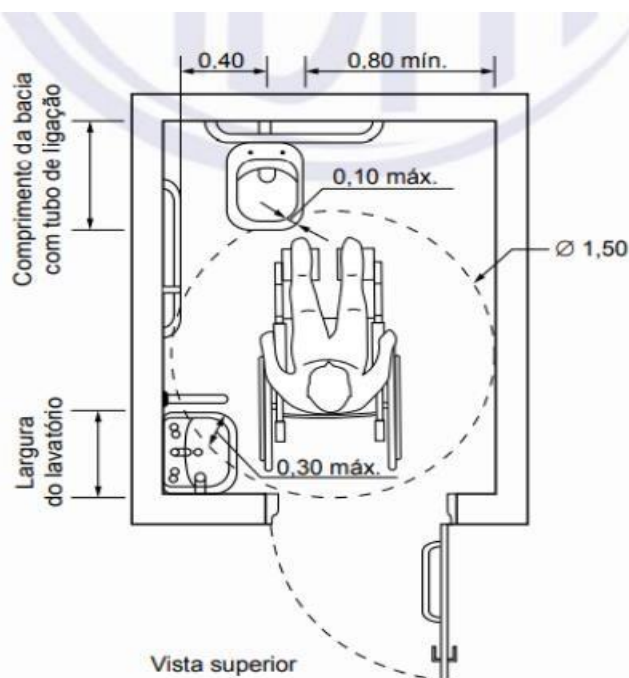
Fonte: Acadêmico, 2021.

4.7.1 Dimensões do Sanitário Acessível

As dimensões do sanitário acessível e do boxe sanitário acessível devem garantir o posicionamento das peças sanitárias e os seguintes parâmetros de acessibilidade de acordo com a NBR 9050:2020, p. 84 e 85.

- a) circulação com o giro de 360°;
- b) a área de manobra pode utilizar no máximo 10cm sob a bacia sanitária e 30cm sob o lavatório;
- c) deve ser instalado lavatório sem coluna ou com coluna suspensa ou lavatório sobre tampo, dentro do sanitário ou boxe acessível, em local que não interfira na área de transferência para a bacia sanitária, podendo sua área de aproximação ser sobreposta à área de manobra;
- d) os lavatórios devem garantir altura frontal livre na superfície inferior, e na superfície superior a altura pode variar de 78cm a 80cm, exceto a infantil;
- e) alcance manual para acionamento da válvula sanitária, da torneira, das barras, puxadores e trincos e manuseio e uso dos acessórios;
- f) alcance visual do espelho;
- g) recomenda-se a instalação da ducha higiênica dotada de registro de pressão para regulagem da vazão. Esta ducha deve ser instalada ao lado da bacia sanitária, e dentro do alcance manual de uma pessoa sentada;
- h) a Figura 23 exemplifica medidas mínimas de um sanitário acessível.

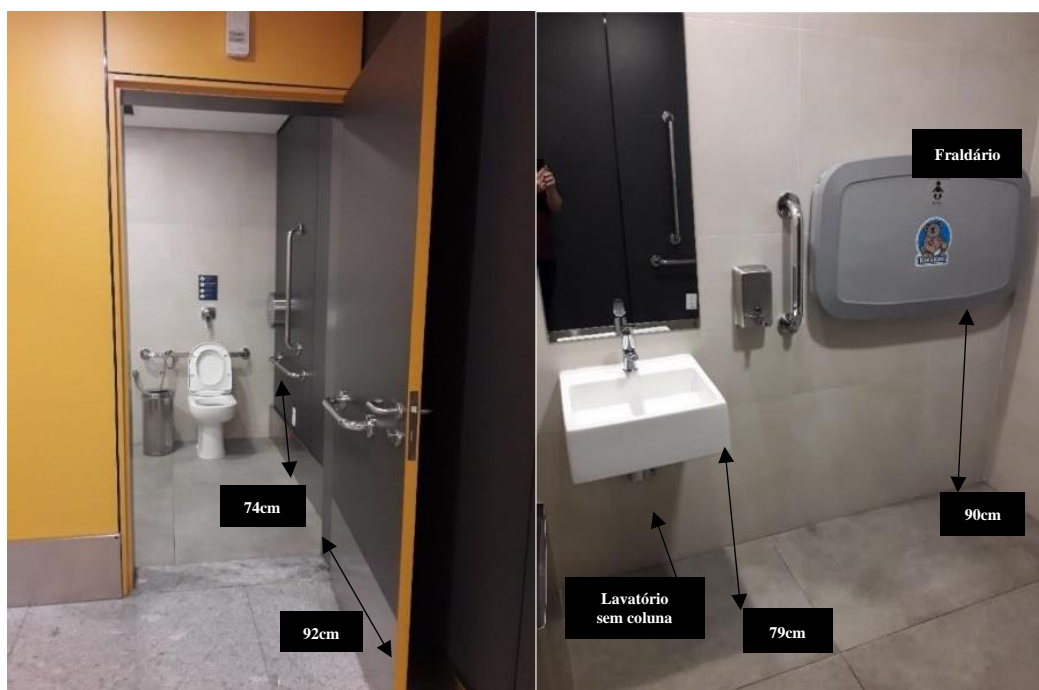
Figura 23 - Medidas mínimas de um Sanitário Acessível.



Fonte: NBR 9050:2020, p. 86.

Sanitários – no saguão térreo e 1º pavimento tem sanitários suficiente e com excelente infraestrutura para atender aos usuários de mobilidade reduzida. O sanitário para pessoa com necessidade especial tem a porta com abertura de 92cm, sendo os lavatórios a uma altura de 79cm e os berçários a 90cm do piso; os corrimãos estão a uma altura de 74cm do chão. Todos os sanitários do piso térreo e do 1º pavimento cumpre as exigências da legislação NBR 9050:2020 pertinente ao acesso, sinalização e uso. Os sanitários feminino/masculino acessível possuem fraldário, lavatório e um boxe com superfície para troca de roupa na posição deitada.

Figura 24 - Parte Interna do Sanitário.



Fonte: Acadêmico, 2021.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos indicadores de acessibilidade permite apontar que, de modo geral, o aeroporto de Florianópolis apresenta boas condições de acessibilidade para os turistas e passageiros com mobilidade reduzida. Alguns aspectos analisados não são satisfatórios quando confrontados com legislações e normas vigentes, são eles: falta de corrimão nas laterais das rampas de acesso ao terminal de passageiros (TPS), conforme mostra a figura 15, visto que a NBR 9050:2020, p.62, determina que os corrimãos devem ser instalados em rampas e escadas em ambos os lados; o estacionamento do Aeroporto está sinalizado com o Símbolo Internacional de Acesso (SIA), que antes apresentava duas versões possíveis, passando a adotar

um único modelo, como determina a NBR 9050:2020, p.41, e representado na figura 2; o Aeroporto está cumprindo a norma de 2015, precisando se adequar a norma NBR 9050:2020, atualizada em agosto de 2020.

No acesso ao Boulevard 14/32, as vagas para embarque e desembarque preferencial ficam próximas à entrada principal do terminal de passageiros, garantindo conforto e segurança para os usuários com mobilidade reduzida ou deficiência, uma vez que a NBR 9050:2020, p.81, estabelece que vagas de estacionamento para idosos devem ser posicionadas próximas das entradas, garantindo o menor percurso de deslocamento.

O elevador vertical do piso térreo atende a norma NBR NM 313:2007, que descreve os tamanhos de elevadores com diferentes graus de acessibilidade aos usuários. As dimensões internas das cabines para elevadores com entrada única ou com duas entradas opostas devem ser determinadas conforme a tabela 2, que descreve os tipos de cabine: Cabine tipo 1: na cabine cabe um usuário em cadeira de rodas e outro usuário; tipo 2: dentro da cabine cabe um usuário em cadeira de rodas e vários usuários; cabine tipo 3: dentro da cabine do elevador cabem várias cadeiras de rodas ou uma maca e vários usuários. (NBR NM 313:2007, p.4). Sendo assim, constata-se que o elevador do aeroporto é do tipo 3, visto que tem capacidade para 28 pessoas e consegue suportar 2100kg.

Os sanitários do piso térreo e do 1º pavimento estão de acordo com a NBR 9050:2020, p.84 e 85 que especifica o uso do sanitário acessível e do boxe sanitário acessível, que garantem o posicionamento das peças sanitárias e os parâmetros de acessibilidade.

As calçadas, o meio fio de embarque e desembarque de usuários dos transportes públicos do Aeroporto cumpre o estabelecido na norma NBR 16537:2016, p.39: uma vez que existe a sinalização tátil direcional transversalmente à calçada, identificando os locais de embarque e pontos de parada de ônibus, conforme mostra as figuras 5 e 6.

A análise dos equipamentos e a verificação do checklist da cartilha de orientação de acessibilidade CREA-SC/2019, permite concluir que, de modo geral, o Aeroporto apresenta boas condições de acessibilidade para os usuários.

Com o propósito de deixar um legado para futuras gerações no desenvolvimento da acessibilidade e quebrando as barreiras da discriminação e desentendimento da temática em questão, este trabalho procurou observar todas as exigências e determinações estabelecidas na norma NBR 9050:2020 que orienta e estabelece critérios para a acessibilidade em edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos no Aeroporto Internacional de Florianópolis - SC.

REFERÊNCIAS

Acessibilidade, **Cartilha de Orientação**, Lista de verificação de Acessibilidade da Cartilha de acessibilidade CREA-SC. Disponível em: <https://portal.crea-sc.org.br/wp-content/uploads/2019/07/CARTILHA_JUNHO_2019_COLOR.pdf> Acesso em: 26 jun. 2020.

ANAC (2007) **Resolução nº 009**, 05 jun. 2007. Dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de atendimento especial. Brasília, DF. 05 jun. 2007. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2007/resolucao-no-009-de-05-06-2007/@@display-file/arquivo_norma/resolucao09.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 14273**: Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial. Rio de Janeiro, 1999. Disponível em: <<http://www.crea-sc.org.br/portal/arquivosSGC/NBR%2014273.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR NM313**: Elevadores de passageiros - Requisitos de segurança para construção e instalação - Requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas, incluindo pessoas com deficiência. São Paulo, 2007. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/pessoa_com_deficiencia/NBRNM313.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050**. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2004. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <[ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1_-03-08-2020.pdf](#)> Acesso em: 20 mar. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 16537**. Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação. 2016. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/NBR%2016537.pdf>> Acesso em: 20 mar. 2021.

BENI, Mário Carlos. Colecionando Destinos: **viagens, percepção, imaginário e experiências**. São Paulo: Senac, 2007.

BRASIL. **Lei nº 10.098**, de 19 de dezembro de 2000. Normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Lei 13146**. Brasília, DF: Planalto, 06 jul. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm>. Acesso em: 20 mar. 2021.

CASTRO, Rafael Teixeira de. **Acessibilidade de turistas com necessidades especiais ao transporte aéreo**. 2014. 141 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia de Transportes, Programa de Engenharia de Transportes, A Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<https://observatoriodoturismo.es.gov.br/Media/observatorio/Publicacoes/Outras/Teses/RafaelTeixeiraDeCastro.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

COELHO, Lígia Gesteira. NÉLSON, Antônio Rodrigues da Silva. **Um índice de acessibilidade de aeroporto que incorpora usuários com diferentes restrições mobilidade**: Um índice de acessibilidade de aeroporto que incorpora usuários com diferentes restrições mobilidade. 2012. 98 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2012. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/596>. Acesso em: 20 mar. 2021.

Edificações Vias Públicas - **Desenho Universal e Acessibilidade na Cidade de São Paulo** Prefeitura da Cidade de São Paulo, Secretaria Municipal da Pessoa Com deficiência 1ª edição Editora mais Diferenças – 2020

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003. Que Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.741.htm#:~:text=I%20e%20II.-,Art.,a%20melhor%20comodidade%20ao%20idoso>. Acesso em: 20 mar. 2021.

LODI, Daniele Maria. **Acessibilidade na Estrutura e Infraestrutura do Aeroporto de Joinville Lauro Carneiro de Loyola, SC: Um Estudo de Caso**. 2016. 84 f. TCC (Graduação) - Curso de Engenharia de Infraestrutura, Universidade Federal de Santa Catarina, Joinville, 2016. Disponível em: < <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/165302> >. Acesso em: 20 mar. 2021.

MULLER, Renato Lisbôa; SOMMER, Rodrigo Borsatto. **Planejamento e Organização do Turismo**. Uniasselvi, 2011 Disponível em: <<https://www.uniasselvi.com.br/extranet/layout/request/trilha/materiais/livro/livro.php?codigo=13452>> Acesso em: 20 mar. 2021.

PACHECO, I. C; BARBOSA, H. M. **Indicadores de Acessibilidade de Usuários no Aeroporto Carlos Drummond de Andrade – Belo Horizonte/MG**. Disponível em: < <http://www.redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2014-1/859-indicadores-de-acessibilidade-de-usuarios-no-aeroporto-carlos-drummond-de-andrade-belo-horizontemg/file>> Acesso em: 20 mar. 2021

SOUZA, Maria José Barbosa de; PIMENTEL FILHO, Gilberto; FARIA, Simone de. **Contribuições para a construção do conhecimento científico em turismo: uma análise bibliométrica dos artigos publicados no enanpad entre 1997 e 2006**. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/eb/article/view/1518-2924.2008v13nesp2p57/8943>> Encontros Bibliográficos: Revista Eletrônica de Biblioteconomia e Ciência da Informação, Florianópolis, v; n; p.57-70, 2008. Semestral. Número especial. Acesso em: 05 abr. 2021.

12º Fórum Internacional de Turismo do Iguassu 20, 21 e 22 de junho de 2018 Foz do Iguaçu – Paraná – Brasil. **Acessibilidade em Aeroportos: um estudo no Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto – PB**. Disponível em: < <http://festivaldascataratas.com/forum->

turismo/anais/2018/politicas-publicas/acesibilidade-em-aeroportos-um-estudo-no-aeroporto-internacional-presidente-castro-pinto.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2021.

Matéria publicada no portal do CREA-SC. Disponível em: <<https://portal.crea-sc.org.br/representantes-da-comissao-de-acesibilidade-do-crea-sc-participam-de-vistoria-do-mpsc-no-novo-aeroporto-da-capital>>, em 23 de agosto de 2019. Acesso em: 20 mar. 2021

ANEXOS

Apêndice

Lista de verificação de acessibilidade

| Dados do Empreendimento | | |
|---|--------------------------------------|--|
| Órgão / Entidade: | Floripa Airport | Data: 20/03/2021 |
| Endereço: Rod. Ac. ao Aeroporto, 6.200 - Carianos | | |
| Bairro: | CEP: 88047-902 | Município: Florianópolis |
| Tipo de Utilização: Própria Alugada | | |
| Representante Legal: | | |
| Responsável pelas informações: Estudante: Roberto Rodrigues Carvalho | | |
| CALÇADAS | | |
| 1. Tem largura mínima de 1,20 m (circulação de uma pessoa em pé e outra com cadeira de rodas)? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. Revestimento do piso é antiderrapante? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. Revestimento do piso tem superfície regular, contínuo, sem provocar trepidações? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. A inclinação transversal da calçada apresenta oscilações? | <input type="radio"/> Sim | <input checked="" type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Se existem obstáculos como caixas de coletas, lixeiras, telefones públicos e outros, estes obstáculos estão fora do espaço de passagem de pedestres? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 6. Obstáculos aéreos, como marquises, placas, toldos e vegetação, estão localizados a uma altura superior a 2,10 m? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 7. A acomodação de acesso de veículos é feita exclusivamente dentro do imóvel, de forma a não criar degraus ou desníveis abruptos na calçada? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 8. Na calçada em frente a edificação, se houver, a faixa destinada à travessia de via pública por pedestre, há rebaixamento de meio-fio e rampa sobre a calçada? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 9. Há faixa de circulação plana, livre e contínua na calçada em frente à rampa, com no mínimo 120 cm? (vide figuras 29 e 30 da Cartilha) | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 10. Há faixa de sinalização tátil de alerta com textura e cor diferenciada no piso da rampa com largura entre 40 a 60 cm, conforme item 6.6 da NBR 16537/16? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 11. Os acessos de estacionamento: estão localizados dentro da faixa de serviço ou dentro da faixa de acesso junto aos imóveis, não obstruindo a faixa de livre circulação e não interferindo na sua inclinação transversal? | <input checked="" type="radio"/> Sim | <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| Anotações e Observações: | | |
| I. Largura da faixa pavimentada da calçada (se houver pontos com largura menor que 120 cm): | | |
| II. No caso de obstáculos, identifique-os: | | |

| III. Outras observações: | |
|---|---|
| | |
| ESTACIONAMENTO PARA USO PÚBLICO | |
| 1. Há estacionamento na via pública? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. Há vaga reservada acessível na via pública? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. Há sinalização nestas vagas, por meio de faixa de 1,20 m de largura pintada no piso, em amarelo, lateral à vaga e demarcação da vaga com linha contínua na cor branca sobre o pavimento? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. Há rebalço de meio-fio e rampa na calçada para ligar a vaga à calçada ou passeio? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Nas áreas externas ou internas da edificação, distintas a garagem/estacionamento, as vagas reservadas acessíveis são devidamente sinalizadas? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 6. As vagas reservadas são identificadas com placa vertical, com o símbolo internacional de Acesso e com identificação escrita relativa à condição de reserva da vaga e do público-alvo? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 7. As vagas preferenciais estão dispostas próximas às rotas acessíveis? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| EDIFICAÇÃO - INFORMAÇÕES GERAIS | |
| 1. O percurso que une a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos é acessível? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. Há pelo menos uma rota acessível ao interior da edificação que está livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. Se não há elevador ou outro equipamento eletromecânico acessível, há rampas ligando os pavimentos? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. Há rampa em qualquer caso onde ocorra um desnível maior que 2,0 cm e menor que 48 cm? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Existe pelo menos uma rota acessível que se comunique horizontalmente e verticalmente com todas as dependências e serviços do edifício, entre si e a área externa? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 6. Há pelo menos um banheiro acessível? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| Anotações e Observações: | |
| | |

| 10. Placas de sinalização e outros elementos suspensos que tenham sua projeção sobre a faixa de circulação estão a uma altura mínima de 210 cm em relação ao piso? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
|--|--|
| PORTAS | |
| 1. As portas têm vão livre mínimo de 80 cm? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. As maçanetas são do tipo alavanca? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. Há uma largura mínima de 150 cm em frente à porta (lado da abertura)? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. Há uma largura mínima de 120 cm em frente à porta (lado contrário a abertura)? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Há espaço lateral à porta (lado da abertura) de no mínimo 60 cm que possibilite a aproximação à maçaneta (conforme item 6.11.2.2 da NBR 9050/15)? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| CIRCULAÇÃO VERTICAL - ELEVADORES / PLATAFORMAS | |
| 1. O elevador permite o acesso a todos os níveis da edificação? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. A porta de elevador tem vão mínimo de 80 cm? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. Há corrimão fixado nos painéis laterais e de fundos da cabine? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. Há área mínima de 1,50 m de largura livre em frente a porta do elevador? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Existe plataforma elevatória acessível? | <input type="radio"/> Sim <input checked="" type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| RAMPAS | |
| 1. A largura mínima da rampa é de 120cm? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. O piso da rampa e dos patamares é revestido com material antiderrapante? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. A inclinação máxima da rampa é de 8,33%? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. As laterais de rampa são protegidas por paredes, guarda-corpo ou ressalto no piso de no mínimo 5 cm (Guia de balizamento) em ambos os lados? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Há corrimão em duas alturas em ambos os lados da rampa? | <input type="radio"/> Sim <input checked="" type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 6. Há guarda-corpo ou paredes em ambos os lados? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |

| CIRCULAÇÃO EXTERNA - ACESSO DA VIA PÚBLICA ATÉ A EDIFICAÇÃO | |
|---|--|
| 1. Revestimento do piso tem superfície plana, regular, contínuo, sem provocar trepidações se é antiderrapante? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. Os espaços de circulação externa têm uma faixa livre com largura mínima de 120 cm (para circulação de uma pessoa em pé e outra em uma cadeira de rodas)? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. As juntas de dilatação ou grelhas tem no máximo 15 mm? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input checked="" type="radio"/> Não se aplica |
| 4. Onde há desníveis entre 0,5 cm e 2,0 cm, há rampa com inclinação máxima de 50%? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Onde há degraus, maiores que 2,0 cm, e escadas, há rampa ou equipamento eletromecânico vencendo o mesmo desnível? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 6. Os capachos são embutidos? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input checked="" type="radio"/> Não se aplica |
| 7. As zonas de circulação estão livres de obstáculos como caixas de coletores, lixeira, floreiras, telefones públicos, extintores de incêndio e outros? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 8. Placas de sinalização e outros elementos suspensos que tenham sua projeção sobre a faixa de circulação estão a uma altura mínima de 210 cm em relação ao piso? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 9. Há sinalização tátil de alerta no entorno da projeção de elementos com altura livre entre 60 cm e 210 cm, distando 60 cm do limite da projeção? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| CIRCULAÇÃO INTERNA (EDIFICAÇÃO) | |
| 1. Se a extensão do corredor é de até 4,00 m, a sua largura mínima é de 0,90 m? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. Se a extensão do corredor é de 4,00 m até 10,00 m, a sua largura mínima é de 1,20 m? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. Caso seja superior a 10,00 m de comprimento, sua largura mínima é de 1,50 m? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. O piso dos corredores e passagens é revestido com material não escorregadio, regular e contínuo? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Onde há desnível entre 0,5 cm e 2,0 cm, há rampa com inclinação máxima de 50%? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 6. Onde há degraus, maiores que 2,0 cm, e escadas, há rampa ou equipamento eletrônico vencendo o mesmo desnível? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 7. Há guarda-corpos nos desníveis/terraços em materiais rígidos, firmes, fixos às paredes/barras de suporte? Oferecem segurança? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 8. Obstáculos como caixas de coleta, lixeira, floreiras, telefones públicos, extintores e outros estão fora da zona de circulação? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 9. Há sinalização tátil de alerta no entorno da projeção de elementos com altura livre entre 60 cm e 210 cm, distando 60 cm do limite da projeção? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |

| ESCADAS | |
|---|--|
| 1. Há rampa ou elevador vencendo o mesmo desnível da escada? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. A escada tem largura mínima de 120 cm? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. O piso dos degraus da escada é revestido com material antiderrapante e estável? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. Há corrimão em ambos os lados da escada? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Há guarda-corpo ou paredes em ambos os lados? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 6. Há caracteres de relevo em braille nos corrimões das escadas fixas e rampas? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 7. Há indicação de pavimento visual e em braille? | <input type="radio"/> Sim <input checked="" type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| SANITÁRIO ACESSÍVEL | |
| 1. Existe sanitário acessível? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 2. O Box possui circulação com giro de 360° com diâmetro mínimo de 150 cm? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 3. A porta do sanitário possui vão livre de no mínimo 80 cm, disposta de maneira a permitir sua abertura completa? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 4. A porta do sanitário possui barra horizontal fixada à 90 cm de altura afastada a 10 cm da borda (lado da dobradiça) do lado oposto da abertura e possui maçaneta tipo alavanca? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 5. Há barra de apoio acessível? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 6. O lavatório é sem coluna? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 7. Existe sinalização de banheiro acessível? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 8. Os banheiros são equipados com alarmes visual e sonoro para situação de emergência? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| 9. Nos boxes comuns as portas tem vão livre mínimo de 80 cm e contém área livre com no mínimo 60 cm de diâmetro interno? | <input type="radio"/> Sim <input type="radio"/> Não <input type="radio"/> Não se aplica |
| RELATÓRIO FOTOGRÁFICO | |
| Deverá ser apresentado relatório fotográfico para ilustrar a situação atual das edificações em relação aos itens mencionados. O relatório fotográfico poderá ser apresentado anexo. | |