

# Atributos de paragens de autocarro acessíveis

## Features of accessible bus stops

MANUELA ROSA \* [mmrosa@ualg.pt]

ISABEL LANDIM \*\* [landimtavares@gmail.com]

**Palavras-chave** | Acessibilidade universal, paragem de autocarro, turismo acessível

**Objetivos** | O turismo acessível atende ao desenvolvimento de atividades turísticas por todas as pessoas, e considera as necessidades das que têm mobilidade reduzida. Acontece que no ambiente urbano e turístico há um conjunto de barreiras físicas que dificultam a mobilidade dos turistas com *trolleys*, dos pais com carrinhos de bebé e das pessoas com deficiência.

Neste contexto, surgiu o conceito de “design universal” que assegura os direitos de acessibilidade a todos, incluindo as pessoas com necessidades especiais.

De acordo com o Conceito Europeu de Acessibilidade "a acessibilidade é a característica de um meio físico ou de um objeto que permite a interação de todas as pessoas com esse meio físico ou objeto e a utilização destes de uma forma equilibrada, respeitadora e segura" (Aragall & EuCAN members, 2003). Assim, o desenho universal deve ser atendido em todas as intervenções no meio físico, para a criação de cidades acessíveis a qualquer pessoa, proporcionando a toda população residente e aos turistas o direito de usufruir e desfrutar do ambiente, de uma forma equitativa.

As interfaces modais devem assegurar a todos os peões o direito de usar o transporte público de uma forma equitativa tendo em conta os princípios do Design universal.

A presente comunicação focaliza-se nas interfaces modais peão/autocarro pretendendo-se apresentar as características técnicas de paragens de autocarro acessíveis para todos.

**Metodologia** | No âmbito do Projeto MER - Marketing and Governing Innovative Industrial Areas, cofinanciando pelo Programa MED, do qual a Universidade do Algarve foi parceira, foi realizada uma visita de estudo a Nice (França) entre 4 a 6 de novembro de 2013. Nesta visita, teve-se a perceção de que um dos fatores-chave considerados determinantes na gestão territorial e empresarial, em prol de um desenvolvimento sustentável, correspondia à mobilidade e à acessibilidade universal dos transportes coletivos.

A visita ao centro da cidade de Nice permitiu visualizar interfaces modais peão/autocarro que atendiam às necessidades de todos os cidadãos, incluindo pessoas com mobilidade reduzida.

\* **Doutora em Ordenamento do Território e Estratégias Ambientais** pela Universidade de Sevilha. **Professora Coordenadora** na Universidade do Algarve e **membro** do Centro de Investigação sobre o Espaço e as Organizações.

\*\* **Mestre em Engenharia Civil** pela Universidade de Évora. **Consultora** em Acessibilidade Universal.

Assim, foi efetuada uma observação direta de uma paragem de autocarro acessível. A própria investigadora exerceu uma observação de carácter informal, fazendo registos fotográficos. Desde então, tem continuado a fazer colheita de dados através de documentos técnico/científicos relacionados com a temática.

**Principais resultados e contributos** | A acessibilidade universal nas paragens de transportes públicos relaciona-se com vários fatores, nomeadamente: aspetos urbanísticos que garantam disponibilidade de espaço (considera-se a diversidade humana), serviços de informação fornecida aos passageiros (informação escrita e sonora), sistemas de orientação e equipamentos instalados no local, como, por exemplo, abrigos, bancos e piso tátil que indique a localização da entrada principal do veículo.

O acesso à paragem de transporte público deverá oferecer pelo menos um percurso livre de obstáculos, revestimento de piso adequado e pequenas inclinações (STIF, 2011). Todos os obstáculos, como armários e caixotes de lixo devem estar alinhados.

A zona de embarque deverá ser nivelada a uma altura adequada ao meio de transporte que circula sobre esta linha de forma a garantir o acesso ao autocarro através de rampas suaves (STIF, 2011) para viabilizar a sua usabilidade a pessoas em cadeira de rodas, entre outras.

De acordo com o projeto COST 322 (COST, 1995) na situação em que os autocarros têm piso rebaixado, a paragem tem de estar sobre-elevada em relação à faixa de rodagem entre 0,25 a 0,35 m para um fácil acesso aos veículos por parte dos utentes. Esta situação foi observada em Nice conforme mostra a figura 1.



Fotos: Manuela Pires Rosa

Figura 1 | Paragem de autocarros acessível em Nice (França)

Nos abrigos devem ser previstos assentos fixos para descanso das pessoas e um espaço livre mínimo de 0,9 m x 1,30 m para os usuários que se encontram em cadeiras de rodas (CERTU, 2007). É usual que dentro do abrigo, se considere uma área de rotação com pelo menos 1,5 m de diâmetro de modo a permitir a manobra de pessoas que usam cadeira de rodas.

É recomendável ainda a utilização de uma faixa tátil que atravessa todo o passeio de modo a guiar os peões até à zona mais indicada para esperar pelo embarque e uma faixa de aproximação tátil de alerta, para que os peões deficientes visuais, possam identificar o perigo sobre a via. Este material deverá ser de cor contrastante com os restantes pavimentos da zona de embarque e detetáveis com os pés e com a bengala branca.

**Conclusões** | A implementação ativa das recomendações encontradas para interfaces peão/autocarro é

imprescindível na ótica do turismo acessível e da inclusão social. As interfaces modais fazem parte integrante dos sistemas de transporte que suportam a atividade do turismo. Em consequência, as paragens de autocarro devem ser projetadas com o objetivo de garantir segurança, acessibilidade e conforto a todos os passageiros. Garantir a acessibilidade universal das interfaces modais é essencial para garantir a acessibilidade de todos os elementos do sistema de transporte, ou seja, deve-se assumir a continuidade da cadeia de deslocação com os diferentes modos de deslocação, incluindo a marcha a pé. No dimensionamento destes espaços, é importante ter-se em conta a diversidade da população e as suas necessidades específicas, de modo a promover a equidade social.

**Agradecimentos** | Um especial agradecimento ao Programa MED e à Universidade do Algarve – CRIA que financiaram a visita de estudo a Nice que decorreu entre 4 a 6 de novembro de 2013.

### Referências |

- Aragall, F. & EuCAN members (2003). *European concept for accessibility: technical assistance manual*. Luxemburgo: EuCAN - European Concept for Accessibility Network
- CERTU (2007). *Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658*, arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. Centre d' Études sur les Réseaux, les Transports, l' Urbanisme et les Constructions Publiques
- COST (1995). *Low Floor Buses COST 322*, Report EUR 16707 EN, Directorate-General for Transport, European Commission, Luxembourg
- STIF (2011). *Guide technique de Aménagement Points d' arrêt: cahier de référence*. Île-de-France: Syndicat des transports d' Île-de-France