

## ACESSIBILIDADE NO MUNDO: VIVÊNCIAS DE ALUNOS DA UNIVERSIDADE DE FORTALEZA NO EXTERIOR

**BARROS, Iago B. (1); CARVALHO, Isabelle M. (2); LOURETO, Larissa de A. (3); SILVA, Bárbara M. D. da (4).**

(1) Universidade de Fortaleza, Graduando em Arquitetura e Urbanismo.

e-mail: [iago\\_barros@msn.com](mailto:iago_barros@msn.com)

(2) Universidade de Fortaleza, Graduanda em Arquitetura e Urbanismo.

e-mail: [mendoncaisabelle@gmail.com](mailto:mendoncaisabelle@gmail.com)

(3) Universidade de Fortaleza, Graduanda em Arquitetura e Urbanismo.

e-mail: [larissa.loureto@gmail.com](mailto:larissa.loureto@gmail.com)

(2) Universidade de Fortaleza, Graduanda em Arquitetura e Urbanismo.

e-mail: [barbaramylena@hotmail.com](mailto:barbaramylena@hotmail.com)

### RESUMO

Essa pesquisa tem por finalidade apresentar questões relacionadas a acessibilidade física em três cidades onde alunos da Universidade de Fortaleza (UNIFOR) residiram pelo período de 1 ano, sendo estas: Seul, Limerick e Lisboa. Essa equipe de alunos integra um grupo de iniciação à pesquisa, intitulado Escritório da Acessibilidade. Esse grupo, que atua na universidade desde 2009, visa a divulgação da acessibilidade e sua importância no meio social e físico e propõe transformações nos espaços externos e internos da Unifor, tornando-os acessíveis às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

**Palavras chave:** Acessibilidade; ergonomia; mobilidade reduzida.

### ABSTRACT

*The aim of this research is to present topics related to accessibility in four cities where students from The University of Fortaleza (UNIFOR) lived for one year: Seoul, Limerick and Lisbon. These students are part of a research group, called Escritório da Acessibilidade, or Accessibility Office. The group was established at the UNIFOR in 2009. It aims at the propagation of accessibility and its importance for the society and the urban fabric, proposing changes in internal and external spaces at the university, making them accessible for the disabled and people with reduced mobility.*

**Keywords:** Accessibility; ergonomics; reduced mobility.



## 1. INTRODUÇÃO

### Seul, Coréia do Sul

A Coreia do Sul, ou República da Coreia, é um país do sudeste asiático e tem uma população de 51,259 milhões de habitantes, onde 4.63% são pessoas portadoras de deficiência<sup>2</sup>. 70% de seu território é marcado pela predominância de montanhas, fazendo com que a Península coreana seja uma das mais montanhosas do mundo. Seul é a capital e maior cidade da república coreana e possui 10 milhões de habitantes e apesar de sua topografia curva, o Governo Metropolitano de Seul tem realizado um grande número de projetos para melhorar a mobilidade na cidade. O transporte público, em sua grande maioria, é acessível. No metrô de Seul, a maioria de suas estações conta com a instalação de elevadores do nível da calçada até o nível onde fica localizada as catracas. Desde este nível até o vagão do trem há a presença de elevadores ou plataformas inclinadas, guiadas por piso tátil e por bastantes placas de sinalização. Para o acesso ao vagão do trem há sempre a presença do piso tátil e portas de vidro automáticas de segurança, impedindo que a pessoa se aproxime do trem sem que este esteja parado na plataforma. A distância entre o a plataforma da estação e o trem é reduzida, fazendo com que um cadeirante não encontre dificuldades ao passar de um nível para o outro. Uma rampa pode ser solicitada caso a distância seja significativa.

O sistema de ônibus de Seul também conta com um terço de sua frota de ônibus adaptados, segundo o Governo Metropolitano de Seul. Os ônibus são equipados com um sistema de rebaixamento do nível do piso, rampas e áreas de segurança com cintas. No interior dos ônibus há um letreiro que emite sinais sonoros avisando aos passageiros a parada atual e as próximas paradas. As paradas de ônibus são equipadas com letreiros informando o horário e itinerário de ônibus que passam por aquela estação, acompanhado de sinal sonoro. A meta da cidade é ter mais de 50% dos ônibus adaptados em circulação até 2015, e em 2020 atingir a totalidade da frota. Atualmente há cerca de 400 vans e táxis designados para cadeirantes, são os chamados "Taxis Acessíveis". Esta iniciativa do governo metropolitano de Seoul permite um sistema de call service, onde todos os táxis são equipados com rampas e cintas de segurança.

### Lisboa, Portugal

Conhecida por sua topografia acentuada, Lisboa, está longe de ser referência no que se trata por acessibilidade universal, não pela falta de políticas públicas voltadas para esse tema e sim pelos níveis elevados de alguns pontos na cidade e seu centro histórico secular (a cidade foi reconstruída por cima de montanhas rochosas depois do terremoto que devastou a cidade em meados do século 17)<sup>3</sup>.

Por outro lado, na "Nova Lisboa", é possível encontrar melhores condições para a circulação de pessoas com mobilidade reduzida. A Avenida Da República, por exemplo, recentemente teve seus passeios e espaços de lazer reformados, todos seus cruzamentos e travessia pedonal posta ao mesmo nível da circulação dos automóveis. Outra característica importante da revitalização foi a adoção de dois tipos de calçamentos diferentes na paginação do piso. Tendo um deles a função de balizamento podotátil, somados á

---

<sup>1</sup> Dados: Korean Statistical Information Service - Setembro de 2015 . Disponível em: [http://rcps.egov.go.kr:8081/jsp/stat/ppl\\_stat\\_jf.jsp](http://rcps.egov.go.kr:8081/jsp/stat/ppl_stat_jf.jsp)

<sup>2</sup> De acordo com o censo de 2008. National Statistic Office.

<sup>3</sup> FERRO, Carolina Chaves. Tremor em Lisboa, Tremor na Bahia: Um Protesto Contra o Donativo Para Reconstruir Lisboa. 2009. 153 f. Tese (Doutorado) - Curso de Historia Social, Instituto de Ciências Humanas e Tecnologias, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2009.

sinalização sonora para auxiliar deficientes visuais. A partir dessas informações, entende-se que a situação atual da via satisfaz a Norma DL163/2006<sup>4</sup>. Contudo, já existem planos e projetos já realizados que promovem a acessibilidade nas áreas históricas da Capital Portuguesa, visto que são nesses logradouros que se concentram maior parte dos turistas que visitam Lisboa. Recentemente a Prefeitura da cidade inaugurou o elevador público que liga a baixa-chiado (região dentro do centro histórico onde a topografia não é tão elevada) ao Castelo de São Jorge. Por fim, Lisboa mostra-se uma cidade que deve adaptar-se às necessidades de locomoção de seus habitantes, e não o inverso, que até mesmo barreiras geológicas podem sim ser adaptadas para promover acessibilidade universal a todos.

## Limerick, Irlanda

A República da Irlanda é uma nação soberana com uma população de aproximadamente 6,378,000 habitantes. Uma ilha localizada no noroeste do continente europeu, na qual consta de geografia de característica predominantemente plana, porém também possuindo montanhas e falésias. Esse relevo, de predominantemente plano, é uma característica vantajosa, quando se trata da questão de acessibilidade neste País, onde há uma parcela de 13% da população (aproximadamente 595,335 habitantes)<sup>5</sup> portadora de alguma forma de deficiência.

As vias urbanas irlandesas são seguras no que tange a sinalização e acessibilidade, particularmente em vias de maior fluxo, como avenidas. Há a presença de piso tátil e direcional no passeio, assim como, luzes de tráfego/pedestres, com controles localizados nos passeios. Na Irlanda, há predominância de 2 meios de transporte, o ônibus e bonde, todos acessíveis a pessoas portadoras de deficiência motora ou intelectual. Toda a frota de ônibus (municipal e interestadual) é equipada com rampas, barras de apoio devidamente sinalizadas e áreas designadas preferenciais, dentro do meio de transporte. O bonde, oferece também um serviço acessível a todos os seus usuários. Com faixas amarelas na parte externa do transporte (de forma a melhorar sua visibilidade), o nível do piso rebaixado, espaço interno amplo, e barras de apoio, pode ser usado por cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida de forma fácil e segura. Todas as paradas do bonde também foram desenhadas com passeio a um nível rebaixado, rampas de fácil acesso e piso tátil. Além disso, aposentados, idosos com 66 anos de idade ou mais e deficientes visuais estão isentos de pagamento. É importante mencionar, ainda, que os websites de meios de transporte também foram planejados de forma transparente, de forma a serem acessíveis a todos os cidadãos, com acesso a regulamentos a assistência especial e direito das pessoas com mobilidade reduzida.

## 2. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

National Disability Authority. **Accessibility Guidelines**. Irlanda, 2000. Disponível em: <<http://nda.ie/>>. Acesso em: 12 dez. 2015.

NORMA BRASILEIRA ABNT 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaço e equipamentos urbanos**. 2004

Portuguesa DL163:2006. **Acessibilidade espaços urbanos e edificações**. Disponível em: <<http://www.inr.pt/uploads/docs/acessibilidade/GuiaAcessEmobi.pdf>>. Acesso em: 12 dez. 2015.

---

<sup>4</sup> Normatização Portuguesa na qual apresenta-se uma cartilha de acessibilidade para ambientes construídos, regulamentando alturas e distâncias ideais. Com os mesmos princípios da Brasileira NBR-9050.

<sup>5</sup> An Phríomh-Oifig Staidrimh. Central Statistics Office (CSO). Census 2011.