

FICHA TÉCNICA

TÍTULO: II Congresso Internacional Direitos Humanos e Escola Inclusiva:
Múltiplos Olhares

COORDENAÇÃO: Maria Leonor Borges, Cláudia Luísa, Maria Helena Martins

EDIÇÃO: Universidade do Algarve

DATA DE EDIÇÃO: 2017

ISBN: 978-989-8859-03-7

SUPORTE: Digital

ACESSIBILIDADE PARA TODOS NO ESPAÇO URBANO E NOS TRANSPORTES. UMA CONDIÇÃO PARA UMA VIDA INDEPENDENTE E QUALIDADE DE VIDA

Manuela Pires Rosa¹, Fábio Cavaco Gil²

Resumo

Uma sociedade baseada na igualdade de direitos humanos tem de garantir aos seus cidadãos condições para terem autodeterminação, fornecendo os meios adequados para uma vida social e económica ativa. Neste âmbito, a acessibilidade universal a espaços, serviços e produtos surge como uma condição essencial para se ter autonomia.

Desta forma, a construção de sociedades inclusivas requer que na conceção e reabilitação dos espaços urbanos e edificados, dos sistemas de transporte e de comunicação se atenda ao conceito e aos princípios do *Design Universal*.

Pretende-se com a presente comunicação apresentar os atributos da acessibilidade universal nos espaços urbanos e nos transportes que contribuem para potenciar a vida independente dos cidadãos e a sua qualidade de vida.

Palavras-Chave: acessibilidade para todos; meio edificado; transportes; vida independente.

INTRODUÇÃO

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (2008) adotou o modelo social/ecológico do funcionamento humano, assumindo que a incapacidade está intrinsecamente relacionada com a interação entre as características das pessoas e as barreiras comportamentais e/ou ambientais que existem na sociedade e que interferem na sua inclusão e participação.

A pessoa com deficiência ou incapacidade, apta para ter uma vida independente, aspira a dirigir a sua própria vida, num processo de autodeterminação.

O conceito de “autodeterminação” corresponde ao direito da pessoa com deficiência de assumir o controlo da sua vida e poder fazer escolhas, saber reivindicar, tomar decisões, desenvolver autoconhecimento, autonomia e independência (Nirje, 1972).

O processo de autodeterminação está dependente do desenvolvimento do indivíduo, mas, também, da sua interação com o meio envolvente.

Esta ênfase nos fatores ambientais externos à pessoa determina que o meio edificado tem de ser dimensionado considerando os conceitos de “equidade social” e de “inclusão social” que estão associados a valores de justiça e solidariedade, à igualdade de oportunidades no acesso a bens e serviços, no acesso à cidade e à informação, a formas alternativas de comunicação e à participação de todos na tomada de decisões e nos processos de governança. Assim, a garantia de acessibilidade universal aos recursos básicos de uma sociedade é fundamental para o exercício de direitos e deveres em condições de igualdade.

¹ Centro de Investigação sobre o Espaço e as Organizações da Universidade do Algarve, mmrosa@ualg.pt

² Consultor em Acessibilidade Universal

A promoção de uma mobilidade inclusiva prioriza a acessibilidade aos espaços públicos ou de uso coletivo, aos produtos e equipamentos coletivos, aos serviços públicos e privados (incluindo os transportes), às tecnologias de comunicação e de informação.

Uma cidade acessível considera a cidadania e a qualificação dos espaços urbanos, procurando incluir todos, independentemente das suas aptidões físicas, mentais ou psicológicas, valorizando a própria cidade e tornando-a mais confortável, sustentável e competitiva.

As cidades que tem desenvolvido as suas bases nestes moldes têm vindo, justamente, a evidenciar a possibilidade de uma vida independente e a fomentar processos de autodeterminação por parte de muitas pessoas com deficiência.

Pretende-se com a presente comunicação apresentar os atributos da acessibilidade universal nos espaços urbanos e nos transportes que contribuem para potenciar a vida independente dos cidadãos e a sua qualidade de vida.

CONCEITO E PRINCÍPIOS DO DESIGN UNIVERSAL

Em 1978, Elaine Ostroff e Cora Beth Abe fundaram o Centro de Adaptação de Ambientes (Adaptive Environments Centre), em Boston, e rejeitaram a divisão da população humana em pessoas sãs e deficientes, impondo-se a inclusividade e a necessidade da participação de todas as pessoas no desenvolvimento (Coleman *et al.*, 2003).

Em 1985, um arquiteto que usava cadeira de rodas, de nome Ron Mace, começou ativamente a promover o conceito que denominou “universal design” referindo que não se pretendia encontrar soluções especializadas e estigmatizantes para as pessoas com deficiência, mas sim, um tratamento igual para todos, um design para a maioria das pessoas desde as crianças até aos idosos. Em 1989 estabeleceu um Centro de Acesso à Habitação (Center for Accessible Housing) na Faculdade de Design da Universidade Estadual da Carolina do Norte, nos Estados Unidos da América, mais tarde denominado Centro de Design Universal (The Center for Universal Design).

O conceito de “*Design Universal*” traduz “o *design* de produtos e de meios físicos a utilizar por todas as pessoas, até ao limite máximo possível, sem necessidade de se recorrer a adaptações ou a *design* especializado” (Center for Universal Design, 1997). A sua implementação visa simplificar a vida a todos, fazendo com que os produtos, as comunicações e o meio edificado sejam mais utilizáveis por um número cada vez maior de pessoas, a um preço baixo e sem custos adicionais. Em consequência, atende às pessoas de todas as idades, estaturas e capacidades, ou seja, todo o cidadão desfruta da sua implementação, toda a sociedade beneficia das soluções físicas encontradas para os edifícios e áreas públicas, nos meios de comunicação ou mesmo, nos produtos como mobiliário urbano, mobília ou utensílios domésticos.

Também na década de oitenta do século XX, o Conselho da Europa cria o Comité para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência que teve por finalidade promover uma política coerente para a inclusão das pessoas com deficiência. Sob a dependência deste, atua um grupo de peritos sobre acessibilidade, formado em 1987, para estudar as maneiras de melhorar a acessibilidade integral do meio edificado.

É neste contexto que surge o “Conceito europeu de acessibilidade” que foi estabelecido em março de 1996 pela Comissão Central de Coordenação para a Promoção da Acessibilidade (Central Coordinating Commission for the Promotion of

Acessibility). 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 *et al.*, 2003).

Este documento passa a constituir uma referência para a normalização do conceito de “acessibilidade” na Europa, tendo sido destinado aos decisores políticos, legisladores, avaliadores de normas e organizações de consumidores. Neste documento considera-se que a base fundamental da filosofia europeia para a acessibilidade é o reconhecimento, a aceitação e a promoção - em todos os níveis da sociedade - dos direitos de todos os seres humanos, incluindo as pessoas com limitações de atividade, num contexto assegurado de altos padrões de saúde, de segurança, de conforto e de proteção ambiental. Encara-se a acessibilidade como um atributo essencial no ambiente construído sustentável e defende-se que o conceito europeu de acessibilidade tem como objetivo a provisão de ambientes que deverão ser adequados, seguros e agradáveis de usar por todas as pessoas, incluindo os cidadãos com deficiência, promovendo a igualdade na utilização do meio edificado.

Paralelamente é apresentado um conjunto de princípios do Desenho Universal apresentado pelo Centro para o Desenho Universal da Universidade Estadual da Carolina do Norte, Estados Unidos da América:

- Princípio 1: uso equitativo – pode ser utilizado por pessoas com diversas aptidões: providencia o mesmo tipo de meios de uso para todos os usuários (idêntico sempre que possível e equivalente quando não o for);

- Princípio 2: Flexibilidade no uso - pode acomodar-se a um amplo leque de aptidões e preferências individuais;

- Princípio 3: simples e intuitivo - o uso é simples de entender, sem importar a experiência, o conhecimento, a linguagem, nem o nível de concentração do usuário;

- Princípio 4: informação perceptível – comunica a informação necessária ao usuário, não obstante as condições ambientais ou as aptidões sensoriais do usuário;

- Princípio 5: tolerância ao erro - minimiza os riscos e as consequências adversas dos acidentes ou ações não intencionadas;

- Princípio 6: baixo esforço físico - pode ser usado eficientemente, confortavelmente e com um mínimo de esforço físico.

- Princípio 7: dimensão e espaço de alcance e uso - permite um espaço e dimensão adequada para alcance, uso e manipulação sem importar o tamanho, postura ou mobilidade do usuário. (adaptado de Center for Universal Design, 1997).

Estes princípios devem, sistematicamente, ser incorporados na conceção de produtos e de meios físicos, de forma a criar um meio edificado mais justo, em que todos têm o direito de utilizar, de igual modo, qualquer parcela do meio edificado de forma independente e natural. São estes atributos que se pretendem implementar numa sociedade inclusiva.

ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO OU DE USO COLETIVO

Os espaços públicos ou de uso coletivo integram percursos pedonais que têm de ser dimensionados de acordo com os princípios do *Design* Universal para serem usufruídos por todo o cidadão.

Os percursos pedonais detêm um conjunto de infraestruturas que pode desempenhar um papel importante no desenvolvimento social, económico e cultural das populações para o qual estas são servidas. Nesse sentido são necessários meios adequados para satisfazer da melhor forma essa circulação, garantindo aos seus utilizadores acessibilidade, segurança, rapidez e comodidade.

Como parte constituinte do sistema pedonal, as infraestruturas pedonais dividem-se basicamente em três componentes principais (Seco, Macedo & Costa, 2008):

- Espaços reservados exclusivamente a peões (passeios e outras zonas pedonais);
- Travessias pedonais (atravessamentos da rede viária);
- Zonas de interface modal.

Espaços reservados exclusivamente a peões – passeios e outras zonas pedonais

Os passeios devem ser concebidos de forma a atingir objetivos que se prendem com a garantia de níveis mínimos de qualidade de circulação, podendo estes ser medidos através da velocidade de circulação dos peões ou pelo conforto do próprio espaço aquando da presença, quer de um número elevado de pessoas quer das barreiras arquitetónicas que acabam por se tornar um grande entrave à circulação (Seco, Macedo & Costa, 2008).

Como locais comuns a todo o tipo de peões, os passeios devem oferecer características específicas a cada usuário devendo ser mantidos em bom estado de conservação e dotados de atributos harmoniosos e estéticos. O seu dimensionamento deve-se ajustar às necessidades de todos desde pessoas com deficiência, idosos, crianças, grávidas, turistas, entre outros.

Os percursos pedonais com características de qualidade promovem a sua utilização, podendo desempenhar um papel importante na interação social entre os cidadãos que utilizam esses espaços públicos, contribuindo para o convívio e a qualidade de vida.

Os peões, como usuários da via pública, necessitam de uma infraestrutura qualificada para dar resposta às suas necessidades diárias, uma vez que os passeios são vocacionados para a circulação de peões.

No entanto, até a um passado recente, à escala urbana, o paradigma da mobilidade focalizava-se no automóvel, promovendo a sua fluidez e garantindo estacionamento, contribuindo para a desvalorização dos percursos pedonais.

Os problemas mais comuns nos passeios são (Teles & Silva, 2010):

- A sua inexistência;
- O seu estado de degradação;
- O seu subdimensionamento;
- Má colocação de mobiliário urbano.

Estes aspetos acabam por causar situações de desconforto e insegurança à circulação pedonal, prejudicando gravemente a mobilidade dos peões, sobretudo das pessoas com mobilidade reduzida.

Atualmente, num contexto de sustentabilidade, considera-se, no geral, o peão e o utente dos transportes públicos no topo da hierarquia de acesso.

A qualidade dos percursos pedonais não está somente relacionada com questões do seu dimensionamento e manutenção, requer-se uma gestão do tráfego motorizado que possibilite a redução de velocidades e dos fluxos de veículos, ou seja, requer-se uma gestão urbana integrada.

Os passeios para serem acessíveis devem possuir uma relação funcional entre todos os elementos que o constituem, como por exemplo o mobiliário urbano, esplanadas de cafés, entre outros, pois quaisquer destes elementos que não tenha uma ocupação correta pode tornar-se um obstáculo intransponível para algumas pessoas. A disposição destes elementos deve ser adequada de forma a separar-se as diferentes funcionalidades de cada área disponível nos passeios (Aragall *et al.*, 2003).

Além das disposições do mobiliário urbano, na organização dos passeios, outros aspetos direcionados para a construção destes, têm que ser tidos em conta tais como:

- Escolha apropriada dos materiais de superfície (pavimentos lisos e antiderrapantes) que promovam a segurança, comodidade e a estética;
- Dimensionamento adequado dos passeios em função das tipologias dos peões e dos fluxos pedonais;
- Intermodalidade entre a rede pedonal e as interfaces modais (ex. paragens de autocarros).

As infraestruturas pedonais devem assegurar um espaço canal livre de obstáculos (idealmente superior a 1,80 m), considerar faixas próprias para a implantação de candeeiros, sinais de trânsito, caixas de eletricidade, caixotes do lixo, esplanadas, etc. Em termos de inclinações longitudinais e transversais dos passeios, deve-se garantir a sua usabilidade por todas as pessoas, incluindo as pessoas que andam de cadeira de rodas, pelo que deverão ser suaves.

Travessias pedonais

A travessia pedonal constitui um elemento do sistema pedonal que garante ao peão o atravessamento da faixa de rodagem do arruamento (passagem pedonal) e integra as zonas de transição dos passeios. A passagem pedonal é identificada, geralmente, por marcas horizontais presentes na faixa de rodagem, normalmente com a tipologia de “zebras”.

Nas travessias pedonais devem construir-se rampas suaves na transição entre a faixa de rodagem e os passeios. Considerando as especificidades das pessoas com deficiência visual (cegos e amblíopes), estas rampas devem ter revestimentos táteis, com diferenciação cromática, que permitam o alerta de perigo para que efetuem a travessia em segurança.

As travessias pedonais “no que diz respeito à segregação espacial podem ser de nível ou desniveladas e quanto à segregação temporal podem ser reguladas ou não por sinalização luminosa” (Seco, Macedo, & Costa, 2008, p. 25).

Em termos de configuração, a passagem pedonal consiste numa plataforma que possibilita o atravessamento dos peões num plano à mesma cota da faixa de rodagem ou, quando elevadas, próxima da do passeio. As elevadas somente são tecnicamente adequadas em eixos viários detentores de tráfego motorizado baixo e reduzidas

velocidades de circulação. Devem também integrar pavimentos táteis para que o cego ou amblíope tenha percepção da zona de transição entre o passeio e a faixa de rodagem.

As travessias pedonais de nível são as mais comuns em todo o espaço urbano. Trata-se de zonas onde o conflito entre veículos e peões pode ocorrer e surgem associadas a pontos de risco acrescido para a integridade física dos peões. Estas infraestruturas têm de ser adequadamente localizadas do ponto de vista da segurança viária e considerando, de uma forma equilibrada, as linhas de desejo dos peões. Quando adequadamente dimensionadas têm a vantagem de facilitar a travessia de todo o tipo de peão, incluindo as pessoas com mobilidade reduzida. Devem garantir conforto, acessibilidade universal e segurança.

Os critérios para a sua implementação dependem da localização, tipologia e instalação para a qual deverão ser concebidas, e estão também relacionados com as características da via e dos fluxos pedonais existentes. Se ocorrem baixos volumes de veículos motorizados podem não se formalizar travessias.

Para a sua adequada inserção no arruamento é imprescindível que se garanta que os peões e os condutores possam avistar-se reciprocamente, com o intuito de tomar a decisão correta em função da passagem de um ou do outro interveniente, garantindo assim as necessárias precauções. Esta visibilidade é fundamental quando se trata de crianças ou de pessoas em cadeiras de rodas, pois têm uma altura reduzida.

As travessias pedonais devem, ainda, ter os seguintes atributos (Hales & Rhodes, 1998):

- Clareza – é indispensável que ao atravessar as passadeiras, os possíveis pontos de conflito destas com o tráfego motorizado sejam claros e simples de entender;
- Intervalos apropriados – a localização das passadeiras requer que haja uma correspondência entre os locais onde a frequência de oportunidade de atravessamento da faixa de rodagem é maior e o potencial para este acolher um elevado número de peões;
- Curto tempo de espera – os peões não têm que aguardar de forma injustificada longos tempos de espera para terem oportunidade de atravessamento;
- Tempo de atravessamento adequado – o tempo disponível de atravessamento das passadeiras deve acomodar-se a todo o tipo de utentes;
- Exposição aos pontos de conflito – para reduzir o risco à exposição dos peões é necessário dotar a infraestrutura de distâncias de atravessamento curtas ou divididas com segmentos mais curtos como refúgios (separadores centrais).
- Caminho contínuo - as passadeiras têm que permitir a continuidade direta do trajeto dos peões;
- Caminho livre – as travessias não podem possuir qualquer tipo de obstáculos, barreiras ou outro qualquer tipo de perigo, que impossibilitem a livre circulação.

É fundamental entender que estes atributos só funcionam em perfeita harmonia, se os comportamentos quer dos condutores quer dos peões forem os adequados.

Zonas de interface modal

As interfaces modais são um dos elementos fundamentais da rede de transportes e devem garantir acessibilidade dos passageiros aos meios de transporte, sendo então necessário integrar estas no espaço urbano e, conseqüentemente, na rede pedonal. Trata-se de “infraestruturas que têm como função promover e facilitar a ligação de utentes entre diferentes modos de transporte, preferencialmente a pé e apoiada ou não por meios mecânicos, podendo integrar espaços destinados a uso terciário e equipamentos de utilização coletiva” (CML, 2012, p. 112).

Todavia esta acessibilidade é por vezes quebrada pelos obstáculos que se criam, devido à falta de espaços de manobra com dimensões apropriadas para as pessoas em cadeiras de rodas, incapacidade das pessoas vencerem os desníveis entre o passeio e o veículo (como é o caso dos idosos), falta de piso tátil que garanta a orientação dos peões cegos ou amblíopes e falta de informação.

Em consequência a sua implantação deverá respeitar um conjunto de critérios que garantam eficiência na articulação entre os vários modos de transporte, o fácil acesso pedonal ou a localização destas em locais de grande atração de utentes.

O tipo de interface modal mais usual é o de peão-transportes coletivo (sobretudo o autocarro). A esta transferência modal estão associadas normalmente questões relacionadas com as características das paragens de autocarro, que incluem dimensões adequadas da zona de abrigo de peões e da zona de acesso aos veículos.

Estas zonas devem ser dimensionadas de forma a evitar conflitos, devido essencialmente ao grande número de peões que aqui se podem acumular, concedendo então um espaço apropriado para os passageiros aguardarem pelos meios de transporte e permitindo a sua entrada e saída de forma fácil, permitindo uma boa fluência dos peões.

Contudo, a acessibilidade à paragem não está somente dependente do dimensionamento da própria paragem, é necessário considerar toda a sua envolvente, nomeadamente como se processa o seu acesso e de que forma é estabelecida a ligação desta com as restantes infraestruturas pedonais (passeios e travessias pedonais) que deverão ser acessíveis.

Apesar de “cada vez mais existirem mecanismos e sistemas de adaptação na interface entre paragens e transportes coletivos, ainda existem várias barreiras mentais ou psicológicas que atingem principalmente as pessoas com deficiências” (Pindado, 2006, p. 13), pois estas não se sentem seguras em realizar uma viagem em que podem existir quebras na sua continuidade para chegarem a um destino, ou porque o pavimento está num nível muito abaixo da entrada do veículo, o que impossibilita o seu acesso, ou porque o motorista pode iniciar a marcha antes de estas se sentarem, havendo o risco de derrube.

É necessário educar os cidadãos e os profissionais de transportes coletivos a respeitar tais condicionalismos e dar tempo a estes utentes para realizarem as suas tarefas.

Melhorar as condições de acesso de todos os cidadãos aos transportes coletivos é muito importante não só para os peões, mas também para as empresas rodoviárias, pois permite a redução do tempo de espera nas paragens devido ao aumento de velocidade de entrada e saída dos seus viajantes.

Na Europa, existe cada vez mais a cultura de incentivo à promoção da acessibilidade universal aos transportes coletivos. Nesse sentido é exigível maior rigor no dimensionamento das zonas de transferência modal, oferecendo a estas características geométricas adequadas que garantam maior capacidade e segurança, eliminando os diferentes impactos de insegurança e falta de acesso aos veículos.

A consideração de interfaces modais de grande qualidade pode potenciar uma maior utilização dos transportes coletivos, contribuindo para uma transferência modal por parte de cidadãos utilizadores sistemáticos de automóvel, que é necessária num contexto de mobilidade sustentável.

As vantagens da melhoria das condições de acessibilidade das zonas de interfaces modais traduzem-se numa maior atratividade dos transportes coletivos e aumento da qualidade do seu serviço, maior segurança a todos os utentes incluindo os que possuem mobilidade reduzida, maior rentabilidade das empresas de transportes, pois o número de utentes pode ser consideravelmente maior.

Em suma, as zonas de interface modal devem ser acessíveis de forma a garantir condições de autonomia para os peões satisfazerem as suas necessidades de deslocação. Para tal ser possível é necessário dotar estes espaços de recursos adequados que permitam o movimento de todos.

SISTEMAS DE TRANSPORTE ACESSÍVEIS

A temática da inclusão social tem vindo a ser progressivamente integrada nas políticas de transportes por influência do trabalho desenvolvido pelas diversas instituições europeias.

A 2 de Dezembro de 1992, a Comissão Europeia adotou a Comunicação “Futura Evolução da Política Comum de Transportes”, onde apresentou uma abordagem inovadora da Política Comum de Transportes ao considerar os objetivos de proteção do ambiente e de reforço da coesão económica e social, visando a construção de um quadro comunitário que garantisse uma mobilidade sustentável. Na linha de ação referente à proteção social fazia referência à melhoria do transporte para as pessoas com mobilidade reduzida e, portanto, a melhorias das condições de acessibilidade para todos na componente dos transportes.

Neste âmbito, em 2001, foi aprovada a Diretiva Europeia 2001/85/CE relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do condutor que visava melhorar as condições de acessibilidade dos autocarros urbanos da União Europeia, permitindo o acesso das pessoas com mobilidade reduzida.

Em 2011, é publicado o Regulamento n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro, incluindo os passageiros com deficiência.

Não obstante estas iniciativas institucionais, constata-se que os sistemas de transportes, apresentam um conjunto de barreiras à acessibilidade para todos na rede de transportes coletivos: na fase de preparação da viagem (ex. falta de informação online ou nas paragens), no acesso à rede pedonal (via pública) e nas interfaces (estações e paragens), no acesso ao veículo e dentro do veículo.

De acordo com Aragall et al. (2003) as necessidades diferenciadas dos passageiros devem ser consideradas na conceção de:

- Sistemas de Informação e marcações
- Infraestruturas
- Material circulante/rolante
- Atividades e serviços.

Um meio de transporte acessível (ex. autocarro) deve ser dotado de piso rebaixado, corrimãos adequados, ter assentos reservados às pessoas com deficiência, idosos e grávidas, e se for necessário devido a condicionantes urbanísticas, devem dispor de elevadores ou rampas mecânicas que permitam o acesso de cadeiras de rodas.

Atualmente tem-se a percepção de que a acessibilidade dos terminais e paragens vai para além de aspetos urbanísticos, relaciona-se com outras dimensões, nomeadamente, serviços de informação fornecida aos passageiros (informação escrita e sonora), sistemas inteligentes de orientação para cegos, bilheteiras e outros equipamentos instalados no local (ex. pisos táteis), design de bancos e de abrigos.

Todos os meios devem ser dotados de acessibilidade universal e garantirem autonomia para todos os seus utentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No final de 2015, a Comissão Europeia propôs a criação de uma Diretiva da Acessibilidade (European Accessibility Act) que define os requisitos comuns de acessibilidade para determinados produtos e serviços, como por exemplo, computadores e sistemas operativos, caixa multibanco, máquinas de emissão de bilhetes, telefones, equipamentos de televisão, serviços de transporte, livros eletrónicos e comércio online. Para a produção deste documento foram envolvidos cidadãos com deficiência e as respetivas organizações que os representam. A Diretiva destina-se a todos os Estados-Membros e após a sua entrada em vigor, estes dispõem de um prazo inicial de dois anos para proceder à sua transposição, aos quais acresce um período adicional de 4 anos para a sua efetiva implementação.

Espera-se que esta diretiva influencie de uma forma determinante as políticas, planos e estratégias nacionais.

A garantia de acessibilidade universal aos espaços edificados e aos sistemas de transporte é fundamental para o exercício de direitos e deveres de todos os cidadãos. Neste sentido o quadro legislativo e normativo europeu e português está a potenciar estratégias de vida independente.

Os espaços públicos ou de uso coletivo acessíveis contribuem para o direito à participação na sociedade por parte da pessoa com deficiência e também favorecem o encontro e o convívio, aspetos fundamentais para o bem estar e a felicidade dos cidadãos.

Os serviços públicos ou privados (onde se incluem os transportes) devem estar ao alcance de todos pelo que as estruturas administrativas devem-se adaptar às necessidades dos cidadãos.

Também os produtos e equipamentos devem ser acessíveis a todos os cidadãos de forma a garantir igualdades de oportunidades.

Estas condições, de uma forma cumulativa, desencadeiam externalidades positivas que se refletem numa vida independente e no bem-estar de todos os cidadãos, no direito à participação da pessoa com deficiência na sociedade, em termos políticos,

sociais e culturais, favorece o convívio, através do encontro entre cidadãos, e a descoberta de novas realidades culturais, permitindo dessa forma um uso coletivo da cidade com igualdade de oportunidades e promovendo a autodeterminação.

A acessibilidade universal é atualmente encarada como um critério objetivo de qualidade, devendo desencadear oportunidades de qualificação dos espaços urbanos.

Referências bibliográficas

- Aragall, F.; EuCAN members (2003). *The European Concept for Accessibility*, Publisher: ECA, <http://www.eca.lu>. (disponível em 28/03/2014).
- Center for Universal Design. (1997). The principles of universal design, Version 2.0. Raleigh: North Carolina State University, Center for Universal Design. USA, Connell, B. R.; Jones, M.; Mace, R.; Mueller, J.; Mullick, A.; Ostroff, E.; Sanford, J.; Steinfeld, E.; Story, M.; Vanderheiden, G., Available online: http://www.ncsu.edu/www/ncsu/design/sod5/cud/about_ud/udprinciplestext.htm (disponível em 16/1/2017).
- CML. (2012). *Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa*. Câmara Municipal de Lisboa (CM-Lisboa). Obtido em 10 de outubro de 2015, de http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/pdm/AF_REGULAMENTO_PDM_Lx.pdf
- Coleman, R.; Lebbon, C.; Clarkson, J. & Keates, S. (2003). From margins to mainstream. In J. Clarkson, R. Coleman, S. Keates, C. Lebbon (eds.), *Inclusive Design: Design for the whole population* (pp. 1-25). London: Springer-Verlag.
- Hales, C., & Rhodes, V. (1998). *Portland Pedestrian Design Guide*. Portland: Office of Transportation.
- Nirje, B. (1972). The right to self-determination. In W. Wolfensberger (Ed.), *Normalization: The principle of normalization in human services* (pp. 176-200). Toronto: National Institute on Mental Retardation.
- Pindado, P. (2006). *La Accesibilidad del Transporte en Autobús: Diagnóstico y soluciones*, Colección Documentos Serie Documentos Técnicos nº. 21001. Madrid: IMSERSO.
- Seco, A., Macedo, J., & Costa, A. (2008). *Manual de Planeamento da Acessibilidades e da Gestão Viária: Os Peões* (Vol. VIII). Porto: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território.
- Teles, P., & Silva, P. (2010). *Manual de Orientações Técnicas em matéria de Acessibilidade e Mobilidade no Âmbito dos Planos Local e Municipal de Portimão*. Portimão: Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade (ICVM).