

DECLARAÇÃO

O fundamento de uma filosofia Europeia de acessibilidade traduz-se no reconhecimento, na aceitação e na promoção – a todos os níveis da sociedade – dos direitos humanos, incluindo os das pessoas com actividade condicionada... num contexto assegurado, ao mais alto nível de saúde, conforto, segurança e protecção ambiental. A acessibilidade é um atributo essencial do meio edificado sustentado e “centrado na pessoa”.

CONCEITO EUROPEU DE ACESSIBILIDADE

Maio de 1985: a pedido do Departamento para a Acção a Favor das Pessoas com Deficiência da C.E., o Conselho Holandês das Pessoas com Deficiência efectua um estudo sobre a legislação e a prática da acessibilidade nos Estados Membros.

Outubro de 1987: o CCPT Holandês (Comité Coordenador para a Promoção da Acessibilidade) lança um Manual Europeu desenvolvido, com critérios harmonizados e normalizados sobre acessibilidade, financiados pela Comissão Europeia e supervisionados por um grupo directivo de peritos, provenientes de diversos países Europeus.

Novembro de 1990: Publicação do Manual Europeu, que parece conter demasiados pormenores para os quais não existe uma concordância comum Europeia.

1996: É apresentado um novo projecto com muito menos páginas e muito menos detalhado, intitulado Conceito Europeu de Acessibilidade. Embora não seja um normativo, o Conceito Europeu de Acessibilidade está traduzido em muitas línguas e é utilizado em vários países para renovar abordagens e directrizes a nível nacional. A Comissão Europeia utiliza o Conceito para promover a acessibilidade.

1999: Transferência da acção coordenadora do CCTP Holandês para a organização Info-Handicap do Luxemburgo, promovendo-se o *marketing* do Conceito Europeu de Acessibilidade no sentido de se implementar o seu reconhecimento. Procedeu-se igualmente à sua apresentação na WWW.

2002: Decisão para actualizar o CEA.

Novembro de 2003: Apresentação, no Luxemburgo, do CEA actualizado.

Esta publicação foi produzida com o apoio financeiro do
**Ministério Luxemburguês da Família, Solidariedade Social
e Juventude**

IMPRESSUM

Texto	Francesc ARAGALL Com o apoio dos Membros da EuCAN
Coordenação	Sílvio SAGRAMOLA
Ilustrações	Francesc ARAGALL INFOPLA a.s.b.l. Joelle MAUS-FREYMANN Fototeca da Cidade de Luxemburgo
c 2003	EuCAN c/o Info-Handicap Luxemburgo
Internet	www.eca.lu
Versão acessível HTML	http://homepage.eircom.net/~1dd/
ISBN	2-919931-24-5
Lay-out	CHRIS

Edição portuguesa

Editor: Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência

Tradução: Stella Pamplona Chaves (SNRIPD)

Local e data da edição: Lisboa, 2005

Colecção: Cadernos SNR n.º 18

ISBN: 972-9301-86-7

Reprodução autorizada desde que conhecida a fonte.
Consulte o *site* para obter informação sobre os procedimentos referentes à tradução.

MEMBROS DA EuCAN – 2003

Andorra	Mr. Fransesc Caballol
Austria	Mr. Wolfgang Enzinger
Belgium	Mr. Vincent Snoeck Mrs. Mieke Broeders Mr. Rodolfo Cattani
Bulgaria	Mrs. Kapka Panayotova
Denmark	Mr. Carsten Graversen
Finland	Mrs. Marttiina Fränti-Pitkäranta Mrs. Maija Könkkölä Mr. Ari Kurppa
France	Mrs. Catherine Cousergue Mr. L. P. Grosbois
Germany	Dr. Peter Neumann
Ireland	Mr. Gerry Kinsella Mr. Cearbhall O'Meadhra Mr. Michal Ozmin Mr. C. J. Walsh Mrs. Fionnuala Rogerson
Italy	Mrs. Mitzi Bollani Mrs. Daniela Orlandi
Great Britain	Mr. Andrew Burke Mr. Ellis Mr. Ken Ewart Mrs. Lisa Foster Mr. S. Goldsmith Mrs. Sarah Langton-Lockton Mr. C. Wycliffe Noble Mr. Alan Richards
Greece	Mrs. Argyro Leventi Dr. eng. Nikos Sakkas

Hungary	Dr. techn. Tibor Polinszky Mr. Sandor Radai
Luxembourg	Mr. Gilbert Huyberegts Mr. Silvio Sagramola
Netherlands The	Mr. Theo Bougie Mr. Maarten van Ditmarsch Mr. Louis Stegmeijer Mr. Bas Treffers Mrs. Els de Vries Mr. Maarten Wijk
Norway	Mrs. Edel Kristin Heggem Mr. Tone Ronnevig Mr. Finn Aslaksen
Poland	Mrs. Maria Goreczna
Portugal	Mr. A. Charana Mr. Peter Colwell Mr. Carlos Pereira
Romania	Mr. Daniel Chindea
Spain	Mr. Francesc Aragall i Clavé Mr. Nicoleu Juan Pujal Mr. Juan Antonio Romero Mejias Mrs. Cristiana Rodriguez-Porrero Miret Mrs. Imma Bonet
Sweden	Mr. Finn Petrán Mrs. Elisabet Svensson Mrs. Elena Siré
Switzerland	Mr. Joe A. Manser

AGRADECIMENTOS

O “Conceito Europeu de Acessibilidade – CEA 2003” é consequência de uma cooperação exemplar entre um número de parceiros que partilham um forte compromisso para a prossecução da melhoria das condições de acessibilidade existentes no meio edificado, como condição fundamental para garantir a igualdade de oportunidades e a total participação de TODOS os cidadãos Europeus.

A publicação efectuada pelo CCPT Holandês do “Manual Europeu de Acessibilidade – 1990” e o “Conceito Europeu de Acessibilidade – 1996”, graças ao entusiasmo do meu antecessor, Sr. Maarten Wijk, constituíram marcos importantes na discussão empreendida sobre a acessibilidade na Europa.

Os Membros da Rede do Conceito Europeu de Acessibilidade (EuCAN) contribuíram com o seu conhecimento e competência, numa base de voluntariado durante muitos anos, para a preparação deste documento, afirmando e consolidando, assim, a sua dimensão Europeia. Na qualidade de coordenador, gostaria de aproveitar esta oportunidade para lhes expressar a minha admiração e gratidão pelo empenhamento que demonstraram.

O aspecto relevante deste “Conceito Europeu de Acessibilidade - CEA 2003” actualizado traduz-se no facto de que os inúmeros contributos dos peritos/técnicos foram incluídos num texto coerente, que ilustra claramente as múltiplas facetas de que se reveste a acessibilidade.

Muitos artigos específicos, a completar ou a ilustrar os diversos capítulos do documento, foram apresentados pelos técnicos. Prometeram-se mais textos destinados à versão electrónica. Neste sentido, aprez-me prestar homenagem ao trabalho incedível de Cearbhall O’Meadhra pela apresentação “*on line*” do documento num formato acessível às pessoas cegas.

A amabilidade com que temos vindo sempre a ser tratados pelas várias Instituições Europeias e o nosso excelente relacionamento com as ONGs – particularmente com o “Forum Europeu da Deficiência” - e com as redes Europeias foram e continuarão a ser um importante factor de motivação para a prossecução do nosso trabalho.

A acessibilidade está a tornar-se uma componente natural das comunicações, recomendações e directivas Europeias. Gostaríamos de felicitar os decisores políticos pela perspicácia que demonstraram ao considerarem a acessibilidade como um critério fundamental de qualidade.

Gostaria de agradecer ao Ministério Luxemburguês da Família, Solidariedade Social e Juventude o seu apoio, sem o qual a coordenação da EuCAN e a publicação deste documento não tinha sido possível.

Finalmente, um agradecimento especial a Francesc Aragall e a C.J. Walsh pelo empenhamento, compromisso e entusiasmo demonstrados ao longo da preparação do “Conceito Europeu de Acessibilidade – CEA 2003”.

Sílvia Sagramola

Coordenador da EuCAN



PREFÁCIO

Esta publicação «Conceito Europeu de Acessibilidade» (CEA) é um exemplo excelente da união de peritos, provenientes de 22 países Europeus, na defesa de uma causa comum visando estabelecer um caminho Europeu harmonioso na consecução da acessibilidade.

O CEA actualizado é, agora, o resultado de muitos anos esforçados para se construir uma sociedade Europeia para todos.

Quando em 1999, a tarefa coordenadora da rede do CEA se transferiu do CCPT Holandês para a organização Luxemburguesa da INFO-HANDICAP, o nosso país não tinha, até à data, ultimada a legislação sobre acessibilidade. Em 2001, o país podia fazer passar a lei sobre acessibilidade, mas tem, ainda, de desenvolver muitos esforços para que se enraíze uma verdadeira cultura de acessibilidade.

A colaboração com a rede do CEA tem sido extremamente construtiva e contribuiu para reforçar a acção desenvolvida pelo Luxemburgo, assim como a dos outros países visando criar-se uma sociedade mais igualitária, acessível a todos os cidadãos e a todos os níveis. Peritos, através da Europa inteira, trocaram pontos de vista sobre o caminho a seguir, via “*design para todos*”, com o objectivo de se construir uma sociedade inclusiva plena. Estamos, na verdade, muito gratos por todas as iniciativas desencadeadas neste sentido e com o saber e conhecimentos demonstrados pelos peritos na área da acessibilidade. A mudança de atitudes e de comportamentos necessita de tempo, assim como a implementação das leis. Portanto, agradecemos a colaboração prestada no âmbito das nações Europeias.

Gostaria, igualmente, de expressar o meu apreço à INFO-HANDICAP pelo seu empenho na coordenação deste trabalho gigantesco e congratular toda a rede do CEA pelo alcance da realização.

Marie-Josée Jacobs

Ministra da Família, Solidariedade Social e Juventude

INTRODUÇÃO PARA A PUBLICAÇÃO DO CONCEITO EUROPEU DE ACESSIBILIDADE

Na qualidade de Presidente do Intergrupo para a Deficiência, do Parlamento Europeu, dou as boas vindas a esta publicação, oportunamente revista, sobre o Conceito Europeu de Acessibilidade. O CEA provou ser o meio útil pelo qual arquitectos, projectistas, *designers* e construtores são sensibilizados quanto ao significado dos princípios que norteiam o *design* para todos e o acesso universal. O conceito de *design* universal, entrosado no CEA, constitui a pedra angular em que assenta uma sociedade totalmente inclusiva.

A rede do CEA provou, igualmente, ser uma força importante na activação da campanha para a criação de normativos/padrões Europeus, de carácter vinculativo sobre acessibilidade. Sendo constituída por uma rede de peritos, arquitectos e *designers*, a trabalhar na área do *design* para todos e exigindo a adopção de uma definição de *design* para todos comumente reconhecida e ao estabelecimento de um normativo/padrão Europeu sobre acessibilidade, aprovado e aceite por todos os Estados Membros da UE, tem vindo a apoiar as solicitações do movimento Europeu no enquadramento da deficiência.

O Intergrupo para a Deficiência, um grupo transversal, constituído por Membros do Parlamento Europeu (MPEs) de proveniência nacional vária, tem estado há muito em campanha, perfilhando uma iniciativa legislativa da UE no campo do acesso ao meio edificado, a bens e a serviços. A acessibilidade para todos é um direito fundamental, e qualquer barreira ambiental que negue o acesso e a livre movimentação das pessoas com deficiência ou de outras pessoas com mobilidade condicionada é e deve ser reconhecida como discriminatória.

Como resultado de uma pressão contínua por parte do Intergrupo para a Deficiência, no decurso do Ano Europeu das Pessoas com Deficiência 2003, está presentemente em desenvolvimento uma auditoria com enfoque na problemática da acessibilidade da instituição da UE – nomeadamente, o Parlamento Europeu, Tribunal Europeu de Justiça, o Comité das Regiões e o Comité Económico e Social. Esta acção visa examinar, de forma holística, as insuficiências detectadas no *design* dos edifícios, construções, instalações, nos sistemas de informação e de reforço das práticas adoptadas pelas instituições da UE no que concerne o acesso das pessoas com deficiência. Ao mesmo tempo, as recomendações decorrentes desta acção deviam conduzir à fruição dos benefícios por parte da totalidade das pessoas que utilizam as instituições da UE e as integram e não só pelas que têm deficiência.

Como consequência dos diversos pedidos de acção apresentados pelo movimento sobre a deficiência, o Intergrupo para a Deficiência e a rede do CEA, a Comissão Europeia patrocinaram a criação de um Grupo de Peritos independente que se debruçará sobre a temática do Acesso ao Meio Edificado no sentido de se proceder ao exame do que é preciso fazer neste campo, a nível da UE, e de lhe apresentar uma série de recomendações. O Conceito Europeu de Acessibilidade beneficiará o trabalho deste Grupo; disponibiliza um instrumento útil para se desenvolver um padrão Europeu comum sobre acessibilidade.

O CEA revisto dará um contributo valioso ao movimento do *design* para todos, na Europa inteira. Todos temos a responsabilidade de exercer pressão suficiente sobre os decisores e personagens-chaves no sentido de pôr em prática o CEA.

Richard Howitt MPE

Presidente do Intergrupo para a Deficiência, do Parlamento Europeu, Junho de 2003

A IMPORTÂNCIA DO CONCEITO EUROPEU DE ACESSIBILIDADE NA ELIMINAÇÃO DAS BARREIRAS DO MEIO FÍSICO pelo Presidente do Comité sobre Acesso Universal do Forum Europeu da Deficiência

O Forum Europeu da Deficiência (FED = EDF), organização de cúpula do movimento Europeu da deficiência, trabalha em cooperação com a Rede do Conceito Europeu de Acessibilidade (RCEA = EuCAN). O FED regozija-se com o trabalho realizado pela EuCAN ao desenvolver esta publicação, o manual de assistência técnica sobre o Conceito Europeu de Acessibilidade. Esta publicação constitui um importante instrumento de sensibilização e formação para profissionais nos campos de *design*, planeamento e construção do meio edificado e, não só para organizações das pessoas com deficiência como para estas próprias.

O FED já o afirmou várias vezes: - a questão referente à deficiência tem de ser considerada como a que se baseia nos direitos tanto das pessoas com deficiência como nos das pessoas consideradas no seu todo. Estamos a lutar para eliminar a sua segregação da sociedade. Nós, sendo pessoas com deficiência, devemos poder deslocarmo-nos livremente quer no nosso próprio país, quer por toda a Europa, com acesso a bens e serviços tal como acontece com as pessoas não deficientes, sem dificuldades e constrangimentos.

A eliminação de barreiras existentes no meio edificado é uma área que não foi adequadamente tratada aos níveis Europeu e nacional, quer devida à falta de legislação apropriada, quer à falta da sua implementação e execução. Constitui uma área em que as pessoas com deficiência experimentam frustrações e enfrentam obstáculos que, diariamente, prejudicam as suas vidas.

A acessibilidade tem de ser considerada como uma questão horizontal com padrões e normativos vinculativos claros, emanados pela Comunidade Europeia, que obriguem a indústria da construção e empreendimentos afins a aceitarem e a adoptarem os princípios que enformam o *design* acessível.

O FED, desde os princípios de 2003, tem estado em campanha para a adopção de uma Directiva Específica sobre Deficiência, da UE, a qual incluiria normas legais sobre o acesso ao meio edificado. Sem acesso igual ao meio edificado, as pessoas com deficiência nunca poderão ter liberdade de movimentos e gozar de igualdade com as demais pessoas. Devem existir, contudo, medidas complementares às iniciativas legislativas existentes nesta área.

Por exemplo, existe uma falta de sensibilização acentuada e muito importante entre os personagens relevantes quanto às obrigações morais e legais que devem pautar a construção de meios físicos sem barreiras e os quais beneficiariam, conseqüentemente, não só as pessoas com deficiência como todos os que integram a sociedade. Esta falta de consciencialização é particularmente visível no *design*, planeamento e na própria construção.

Tanto a EuCAN como o FED têm um importante trabalho a desempenhar aquando da formação de empresários, da promoção de diálogos regulares e da troca de informações efectuada entre técnicos do chamado meio edificado e organizações de pessoas com deficiência, e em que estas podem explicar os obstáculos impeditivos da sua mobilidade que têm de enfrentar.

A Comissão Europeia consolidou o Grupo de Peritos sobre Acessibilidade, da UE, dando conhecimento das suas recomendações finais num relatório apresentado em Outubro de 2003. O FED estava representado neste Grupo pelo seu Vice-Presidente, Sr. Bas Treffers.

O FED saúda e dá as boas vindas às recomendações apresentadas neste relatório e desencadeará uma campanha vigorosa para acompanhamento e implementação das propostas dos peritos da UE. Propostas essas que incluem o pedido de emenda de legislação existente na UE para se inserirem critérios de acessibilidade para todos tanto no campo dos produtos, da saúde e da segurança como nas adjudicações através de concursos públicos.

O FED tem tido sucesso na sua campanha para que haja referências explícitas nas Directivas sobre Concurso Público da UE, uma vez revistas, para incluir, sempre que se justificar, os requisitos exigidos pelo “*design* para todos (englobando a acessibilidade em prol das pessoas com deficiência)” na especificação técnica dos produtos e dos serviços a oferecer – instrumentos técnicos, como telefones, computadores, gabinetes e salas de reunião e o acesso aos edifícios.

O FED apoia igualmente as recomendações do Grupo de Peritos que exige, com carácter vinculativo, auditorias das construções existentes, todos os 5 anos, e explicitação da acessibilidade nos critérios adoptados para atribuição de financiamentos da UE de programas sobre reconstrução e desenvolvimento, como os Fundos Estruturais da UE (Fundo Europeu para o Desenvolvimento Regional) e os Fundos de Coesão.

O FED continuará a trabalhar em estreita colaboração com a rede da EUCAN para a promover, de forma partilhada, fins e objectivos referentes à acessibilidade para todos no meio edificado e, mais alargadamente, no campo do acesso a bens e a serviços.

Esta publicação da rede do Conceito Europeu de Acessibilidade servirá um propósito importante ao apoiar esta campanha e em conseguir uma mudança concreta.

2010 Uma Europa Acessível a Todos: Relatório do Grupo de Peritos criado pela Comissão Europeia, Outubro de 2003
http://europa.eu.int/comm/employment_social/index/final_report_ega_en.pdf

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	OBJECTIVOS E DEFINIÇÕES	013
	INTRODUÇÃO	014
	A QUEM SE DESTINA O CEA	014
	PORQUÊ EUROPEU	017
	PORQUÊ UM CONCEITO	018
	PORQUÊ UM MEIO EDIFICADO	018
	PORQUÊ A ACESSIBILIDADE	020
	A EVOLUÇÃO DAS CIDADES COMO EXEMPLO DE MELHORIA DA ACESSIBILIDADE	022
CAPÍTULO 2	ABORDAGEM CENTRADA NA PESSOA	027
	DIVERSIDADE HUMANA	028
	Mudanças no decorrer do ciclo da vida	028
	Diversidade dimensional, perceptiva, motora e cognitiva	031
	Diversidade demográfica	036
	A riqueza da diversidade	037
	Tendências futuras e estilos de vida	039
	OPORTUNIDADES	041
	Oportunidades para utentes	041
	Oportunidades para <i>designers</i>	042
	Oportunidades para promotores imobiliários	044
	Oportunidades de negócio	045
	Oportunidades para políticos	048
CAPÍTULO 3	RECOMENDAÇÕES PARA AMBIENTES FÍSICOS ACESSÍVEIS	051
	INTRODUÇÃO	052
	ESPAÇOS ABERTOS	052
	Passeios	052
	Manutenção das artérias	057
	Áreas de recreio e lazer	058
	TRANSPORTE PÚBLICO	062
	TRANSPORTE PRIVADO	068
	EDIFÍCIOS PÚBLICOS	069
	HABITAÇÃO	077
	SERVIÇOS PÚBLICOS DE INFORMAÇÃO	080
CAPÍTULO 4	RECOMENDAÇÕES PARA A GESTÃO DA ACESSIBILIDADE: O EXEMPLO DAS AUTARQUIAS	083
	O PLANO DA CIDADE PARA TODOS	084
	1. Diagnóstico	084
	2. Planeamento político	085
	3. Envolvimento dos cidadãos	087
	4. Planeamento técnico	087
	5. Contributos dos cidadãos	090
	6. Gestão	090
	7. Informação dirigida aos cidadãos	092
CAPÍTULO 5	ALARGAMENTO DA EUROPA SEM SE REPETIREM ERROS	095
ANEXO	NORMAS/PADRÕES DE ACESSIBILIDADE	099

CAPÍTULO 1

OBJECTIVOS E DEFINIÇÕES

INTRODUÇÃO

O Conceito Europeu de Acessibilidade, 1996, foi a resposta a um pedido da Comissão Europeia, apresentado em 1987. O conceito assentava nos princípios do desenho universal. Estes princípios aplicam-se ao *design* de edifícios, infraestruturas e produtos para consumo.

1. O objectivo traduz-se na disponibilização de meios físicos adequados, seguros, usufruídos por todos incluindo as pessoas com deficiência.
2. Os princípios de *design* universal rejeitam a divisão que se faz de pessoas sem e com deficiência.
3. O *design* universal inclui disposições complementares sempre que necessário.

Esta declaração foi apoiada por todos os membros do grupo directivo presente em Doorn, nos Países Baixos, em 02 de Março de 1996.

Além disso, nesta edição de 2003, desenvolvemos as razões sociais por forma a criar um esteio para todas as melhorias que a Europa venha a conseguir ao proceder deste modo.

A utilização da Internet permite alargar e actualizar sistematicamente os conteúdos através do nosso site: www.eca.lu.

A QUEM SE DESTINA O CONCEITO EUROPEU DE ACESSIBILIDADE?

O *design* dos espaços no meio edificado não é só da responsabilidade dos arquitectos. A maior parte das pessoas, como políticos, profissionais, cidadãos ou empresários influenciam o *design* do meio físico. Assim, esta publicação destina-se a dois grupos de pessoas.

Por um lado, a todos as que desejam contribuir para que se definam as características do meio físico tendo em mente a diversidade humana e as dificuldades que estes espaços possam criar à maioria da população.

Por outro, a todos os profissionais e políticos que já estejam sensibilizados para o facto de que o meio edificado deve ser acessível a todos e anseiem por dar o seu contributo ao esforço Europeu na harmonização e normalização desta área.

A estreita relação existente entre este livro e o *website* da ECA permitirá, igualmente, que os peritos nesta área contribuam de forma contínua e assim aumentem o respectivo conhecimento sobre esta temática.

O Conceito Europeu de Acessibilidade (ECA) NÃO é um documento sobre a política Europeia, mas pode constituir uma fonte de inspiração para desencadear uma acção política. NÃO constitui um manual técnico, mas pode ser uma fonte de informação no sentido de se desenvolverem regulamentos e normativos legais.

O Conceito Europeu de Acessibilidade deve servir como ponte de ligação entre as diferentes áreas onde os especialistas pertencentes a campos específicos desempenham o seu papel. Pretende sensibilizar todos para o trabalho efectuado pelos outros e incentivar a totalidade de todas estas pessoas, que agem conjuntamente, compartilhando os seus conhecimentos, para que seja alcançado um resultado concertado, o qual se traduzirá na ACESSIBILIDADE PARA TODOS.

LOBBYING PARA A ACESSIBILIDADE

A nível Europeu, tenho acompanhado as discussões sobre acessibilidade desde os primórdios dos anos noventa: muito foi dito e escrito entusiástica e apaixonadamente. Mas a verdade é que se constata que não podemos considerar ainda a Europa como acessível a todos.

Porque é que os resultados têm sido tão exíguos, apesar de tantas declarações políticas, compromissos e promessas a favor da acessibilidade?

Será porque se devem envidar mais esforços no sentido de se abordar e persuadir cada grupo de pessoas que têm um papel a desempenhar no âmbito da acessibilidade pondo-o em prática?

Alguns exemplos positivos parecem confirmar esta forma de pensamento:

- A directiva Europeia que regulamenta os Elevadores é o resultado de negociações estreitas efectuadas entre representantes do movimento no âmbito da deficiência e a indústria de elevadores.
- A directiva Europeia sobre Autocarros e Transportes resultou, em parte, dum intenso “lobbying” do Fórum Europeu sobre Deficiência e das suas organizações associadas.
- Aquelas cidades na Europa dotadas de melhor acessibilidade têm uma estratégia claramente definida de consulta a todos os protagonistas, o que ajuda a adoptar os chamados planos sobre acessibilidade.
- A nível local, conseguem-se os melhores resultados na adopção de *Design para Todos* através de parcerias particulares que tenham objectivos comuns (classificação de compromisso).
- A ideia de parcerias constitui também um elemento básico na filosofia que rege os projectos Europeus e muitas ideias boas surgiram no âmbito destes.

Parece que a conclusão decorre do facto de que existe um elo definitivo entre o compromisso pessoal e as hipóteses de sucesso de iniciativas que tenham por objectivo a acessibilidade.

Um sem número de interesses e de estratégias diferentes são utilizadas na abordagem da acessibilidade e inclino-me a acreditar que esta variedade constitui a razão pela qual não se evolui de modo e forma coerentes.

Creio que deveria haver uma “Agência Europeia”, responsável pela supervisão das discussões sobre acessibilidade, coligindo textos oficiais Europeus, enviando-os a quem os solicitasse e reunindo exemplos de boas práticas que pudessem ser utilizadas como ferramentas de instrução e treino e aplicadas a outras situações.

Esta “Agência Europeia” seria o ponto fulcral para a organização de conferências, reuniões, sessões de informação e de desenvolvimento de instrumentos destinados à informação, formação e sensibilização – a nível Europeu - possibilitando a troca de conhecimentos. Por exemplo, esta agência deveria traduzir ferramentas interessantes e documentos em todas as línguas Europeias oficiais com vista a torná-las ... acessíveis a todos.

Na certeza, porém, de que o trabalho a nível local deveria ser feito por actores locais, com as suas próprias estruturas, utilizando, pelo menos, os conhecimentos existentes na língua de que necessitam dentro do próprio contexto.

Num tal sistema, não haveria lugar para desculpas para se justificar a falta de progresso. A Europa tem de disponibilizar o enquadramento profissional, mas a motivação e o interesse visando a melhoria das condições de acessibilidade deverão, ainda, provir da base, isto é, dos utilizadores, técnicos e políticos.

Sílvio Sagramola (visite www.eca.lu para mais informações).

PORQUÊ EUROPEU?

Se é verdade que todos têm os mesmos direitos e deveres no que concerne à educação, ao emprego, à saúde e à qualidade de vida, então, é fundamental que tenham, também, igualdade de oportunidades em termos de acesso, como está consagrado na Declaração Universal dos Direitos Humanos das Nações Unidas, de 1948.

O objectivo do ECA, portanto, traduz-se na melhoria e na expansão do consenso Europeu sobre as características que o meio edificado deve revestir (edifícios, ruas, etc) de tal modo que todos os Europeus, qualquer que seja a diferença cultural, fruam uma vida independente e livre de obstáculos, onde quer que se encontrem no continente.



Em 14/03/2001, a Direcção Geral do Emprego e Assuntos Sociais e a *Eurostat* publicaram conjuntamente o segundo Relatório anual sobre a Situação Social da Europa. Divulga o mesmo uma análise quantitativa e qualitativa das tendências sociais reveladas na Europa, com particular enfoque na qualidade de vida dos cidadãos Europeus. Na sequência da cimeira de Lisboa e da aprovação da Agenda da Política Social no Conselho da Europa, em Nice, o conceito de qualidade está mais do que nunca no cerne da agenda Comunitária.

http://europa.eu.int/comm/employment_social/news/2001/mar/73_en.html

Comunidades Europeias, 1995-2002

A reprodução é autorizada desde que conhecida a fonte, salvo decisão em contrário.

Quando é necessária autorização prévia para a reprodução ou utilização de informação textual e multimédia (sonora, imagens, *software*, etc.), essa autorização irá cancelar a supracitada e indicará, de forma clara, quaisquer restrições impostas.

PORQUÊ UM CONCEITO?

Formamos conceitos para ordenar e dar forma aos nossos pensamentos, analisando a informação que recebemos e comparando-a com o que já sabemos de antemão, na procura de uma definição coerente que nos conduza a um verdadeiro saber.

O Conceito Europeu de Acessibilidade é o instrumento que devemos utilizar para ordenar e dar forma ao meio físico para que este se adapte a cada um e a todos os seus utilizadores. Assim sendo, temos de analisar a informação existente e compará-la com as verdadeiras necessidades da população, lembrando sempre que esta população tem como ponto comum precisamente a sua diversidade.

Desta forma, o Conceito Europeu de Acessibilidade (ECA) tem de ser a directriz fundamental subjacente ao trabalho diário de todas as pessoas e organismos envolvidos na construção do meio físico – como os decisores, firmas de construção, *designers* e entidades patronais empregadoras.

Com já se salientou, isto não implica normalização ou uniformidade culturais. Trabalhar com este conceito em mente significa respeitar os requisitos funcionais da acessibilidade, mantendo-se as características distintas de cada cultura e os costumes dos diferentes grupos populacionais.

Portanto, o ECA não constitui uma série de medidas e de materiais, mas antes um guia para conteúdos que pressupõem qualidade de vida.

Em síntese: os meios físicos criados sob o Conceito Europeu de Acessibilidade tanto têm de respeitar a identidade do país e os costumes do seu povo, como também de dar resposta ao progresso social e tecnológico em marcha. Por outras palavras, têm de ter em consideração a diversidade da população e os avanços operados nos padrões de qualidade.

PORQUÊ UM MEIO EDIFICADO?

Podem distinguir-se dois tipos de meio físico: um natural e outro construído.

1. **Meio físico natural:** o seu desenvolvimento depende tão só da acção de elementos naturais (chuva, vento). Logo que um ambiente físico natural, como por exemplo a floresta, é modificado para ser utilizado pelo homem, torna-se parte do meio edificado.



2. **Meio físico edificado:** é criado ou modificado pelo homem para que nele possa viver.



Exemplos de meios edificados: edifícios, praças, veículos (transporte), espaços para estacionamento, ruas, áreas de recreio para crianças, monumentos, instalações de água/gás, etc., parques naturais – reserva natural e paisagem protegida, onde são abertos caminhos e providenciados alguns serviços e praias – com equipamentos (rampas, passarelas na areia, etc) que facilitam o acesso e alguns serviços que se oferecem e que disponibilizam assistência específica em termos de banhos de mar (flutuadores para crianças, cadeiras flutuantes para pessoas com problemas da mobilidade – apoios anfíbios para o banho ou bóias com indicação das áreas de segurança).

Assim, o meio edificado, quer seja privado ou público, refere-se a qualquer espaço ou edificação construídos pelo homem e para o homem cuja acessibilidade, portanto, depende de nós próprios.

Contudo, esta publicação refere-se especialmente à arquitectura e ao urbanismo, dado ser mais moroso efectuar modificações, uma vez completado o projecto da construção: quando se não tem em consideração a acessibilidade, então as construções e os espaços permanecem inacessíveis por um largo período e, mais tarde, a sua correcção pode ser onerosa.

PORQUÊ A ACESSIBILIDADE?

O meio físico edificado deve permitir que todos os indivíduos se desenvolvam como pessoas que são. Assim, o *design* tem de ter em conta a diversidade da população e a necessidade que todos têm de ser independentes. Portanto, o meio edificado, incluindo os respectivos elementos e componentes, deve ser concebido por forma a permitir que todos tenham acesso às diferentes oportunidades existentes: isto é, à cultura, aos espaços, aos edifícios, às comunicações, aos serviços, à economia, à participação, etc..

Assim, um meio físico acessível tem de ser:

1. **Respeitador:** deve respeitar a diversidade dos utilizadores. Ninguém deve sentir-se marginalizado a todos deve ser facilitado o acesso.
2. **Seguro:** deve ser isento de riscos para todos os utilizadores. Assim, todos os elementos que integram um meio físico têm de ser dotados de segurança (evitar-se chão escorregadio, saliências, ter em mente as dimensões, etc).
3. **Saudável:** não deve constitui-se, em si, um risco para a saúde ou causar problemas aos que sofrem de algumas doenças ou alergias. Mais ainda, deve promover a utilização saudável dos espaços e produtos.
4. **Funcional:** deve ser desenhado e concebido de tal modo que funcione por forma a atingir os fins para que foi criado, sem problemas ou dificuldades. Por exemplo, seria absurdo criar um centro médico sem ter em conta a largura dos corredores que permitisse o cruzamento simultâneo de duas macas ou que as portas não dessem passagem a uma maca.
5. **Compreensível:** todos os utilizadores devem saber orientar-se sem dificuldade num dado espaço e, por conseguinte, é fundamental:
 - a. **Uma informação clara:** utilização de símbolos comuns a vários países, evitando as palavras ou abreviaturas da língua local que podem induzir em erro e conduzir a confusões; por exemplo, ao empregar-se a letra C nas torneiras, significa Frio (cold) em Inglês, mas Quente (caliente) em Espanhol (significado completamente oposto).
 - b. **Disposição dos Espaços:** deve ser coerente e funcional, evitando-se a desorientação e confusão.

6. **Estético:** o resultado deve ser esteticamente agradável, o que provavelmente poderá agradar a um maior número de pessoas (tendo sempre presente e em mente os cinco pontos mencionados anteriormente).

RESUMO DO RELATÓRIO DO GRUPO DE PERITOS CRIADO PELA C.E.

Um meio edificado acessível constitui elemento chave para o funcionamento de uma sociedade assente em direitos iguais, dotando os seus cidadãos de autonomia e de meios para a prossecução de uma vida social e economicamente activa. Constitui o fundamento de uma sociedade inclusiva, baseada na não discriminação. A nossa sociedade assenta na diversidade, que exige a construção de um meio físico sem barreiras e que não crie deficiências e incapacidades.

Significa que a acessibilidade é uma preocupação de todos, não só de uma minoria com necessidades especiais. Numa sociedade cada vez mais diversificada e a envelhecer, o objectivo traduzir-se-ia e traduzir-se-à na promoção e adopção crescente da acessibilidade para todos.

A acessibilidade é, assim, uma parte intrínseca da estratégia lançada na Cimeira de Lisboa, em Março de 2000, que tem por objectivo acelerar o crescimento, o emprego e a coesão sociais. A acessibilidade beneficia todos, fortalece a inclusão e promove uma participação activa das pessoas com deficiência na vida económica e social.

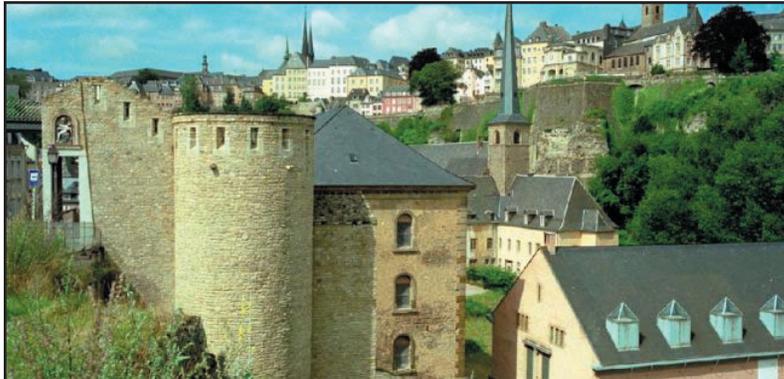
A estratégia tem uma data alvo: 2010. Esta é a razão pela qual a “agenda sobre a acessibilidade” consubstanciada neste relatório deva ser implementada com o mesmo prazo limite de 2010. Por esta data, todas as novas construções, áreas circundantes (pavimento, paragens de autocarro,...) e o meio ambiente (sinalética, equipamento electrónico,...) devem estar acessíveis a todos.

Tal esforço irá requerer um empenhamento político – a ser reforçado no próximo Conselho da Europa, a realizar-se na Primavera de 2004. Este compromisso é necessário para despoletar todos os passos concretos a dar, através da adopção de um vasto leque de directrizes – dos transportes às tecnologias de informação, do urbanismo à construção – e da acção de todos os actores de quem dependerá a prossecução do desenvolvimento e progresso reais.

2010: UMA EUROPA ACESSÍVEL A TODOS – Relatório do Grupo de Peritos criado pela Comissão Europeia (visite www.eca.lu para se inteirar mais sobre o assunto).

A EVOLUÇÃO DAS CIDADES COMO EXEMPLO DE MELHORIA DA ACESSIBILIDADE

A necessidade primária dos primeiros agregados populacionais foi a protecção contra as ameaças vindas do exterior. Desde então, as cidades evoluíram para dar resposta às necessidades que surgiram no decurso da história.



Quadro 004 > área fortificada

A protecção contra as agressões externas foi uma das primeiras prioridades das cidades. Direitos de Autor Photothèque - Cidade de Luxemburgo F. Buny

Assim, o desenvolvimento das cidades é determinado pelas exigências sociais, isto é, pelas necessidades da população nos diferentes estádios da história. Contudo, a forma como elas se desenvolvem também tem consequências directas na sensibilidade social. Um meio físico que exclui um certo grupo conduz a população, na sua generalidade e considerada como um todo, a excluí-lo da sua vida diária. Como consequência, o grupo auto marginaliza-se, criando os “guetos” e espaços especificamente determinados.



Quadro 005 > Avenida da Gare cheia de carros

Direitos de Autor Photothèque da. Cidade do Luxemburgo J. P. Fiedler



Por conseguinte, tendo em mente que o desenvolvimento das cidades depende das exigências sociais (trabalho, educação, lazer, comércio, economia, etc.), e que estas, presentemente, estão direccionadas para a igualdade de oportunidades para todos, quer se viva na cidade ou fora dela, então é fundamental que todo o meio edificado inclua aqueles requisitos indispensáveis à obtenção da igualdade, isto é, terá de ser acessível.

Resumindo, a acessibilidade é a característica de um meio físico ou de um objecto que permite a interacção de todas as pessoas com esse meio físico ou objecto e a utilização destes de uma forma equilibrada/amigável, respeitadora e segura. Isto significa igualdade de oportunidades para todos os utilizadores ou utentes, quaisquer que sejam as suas capacidades, antecedentes culturais ou lugar de residência no âmbito do exercício de todas as actividades que integram o seu desenvolvimento social ou individual. Portanto, a acessibilidade promove a igualdade de oportunidades, não a uniformização da população (em termos de cultura, costumes ou hábitos).

Como evolução e resultado desta abordagem, o conceito de *Design para Todos* é utilizado hoje em dia, compreendido e aceite como a intervenção no meio físico, produtos e serviços, por forma a que todos possam participar na criação da sociedade, proporcionando-se a igualdade de oportunidades e, assim, se participar nas actividades económicas, sociais, culturais e de lazer. Outrossim, permitindo que todos os utilizadores tenham acesso, utilizem e compreendam de forma independente as várias partes que integram o meio físico, qualquer que seja a idade, sexo, aptidões ou antecedentes culturais.

Além disso, o *Design para Todos* deve ser garante de segurança para que as futuras gerações venham a fruir, inteiramente e da mesma forma, um ambiente físico favorável construído tendo todos em consideração (sustentabilidade). Consequentemente, o *Design para Todos* pode ser considerado uma filosofia e estratégia de planeamento cujo objectivo é o acesso universal.

A EVOLUÇÃO DAS CIDADES COMO EXEMPLO DA MELHORIA DA ACESSIBILIDADE

Finalmente como forma de ilustrar o título acima enunciado, seria de todo o interesse rever, de forma sucinta, como se processa o desenvolvimento das cidades e grandes aglomerados, dado este desenvolvimento estar sempre associado às mudanças operadas a nível social quanto às necessidades emergentes – como as que se referem à segurança, à saúde e ao respeito – e, portanto, às adaptações levadas a efeito no meio físico visando a satisfação das necessidades pessoais.

Os primeiros grupos populacionais estabeleceram-se em áreas ricas em termos de produção (pesca, agricultura) e isto constituiu o marco da sedentarização da vida nómada. Embora esta situação se verificasse numa parcela de território que tinha como objectivo inicial o de alimentar a família que nele labutava, as populações começaram a armazenar os excedentes e a vendê-los, dando origem ao que chamamos comércio.

O nascimento do comércio também deu lugar à propriedade privada e, conseqüentemente, à necessidade de a proteger. Em contrapartida, originou a inacessibilidade das cidades e dos aglomerados populacionais, decorrente não só da necessidade de se construírem muralhas a circundá-las como de as construírem em lugares inacessíveis devido às suas características naturais (por exemplo, cumes de montanhas, vales apertados). A escolha de locais de permanência definitiva originou a necessidade de se desenvolverem, obviamente, sistemas de higiene (limpeza de espaços públicos, montagem de esgotos) para que fosse assegurada a mínima qualidade de vida.

As cidades e os aglomerados populacionais, como hoje se conhecem, surgiram segundo três razões:

- 1.** O aumento da população trouxe consigo a necessidade de se construírem cidades e aglomerados populacionais maiores e isto conduziu à destruição das muralhas circundantes.
- 2.** A necessidade de recorrer-se ao transporte de víveres levou ao aparecimento do planeamento urbanístico, à necessidade de se traçarem ruas e pavimentos (com diferenciação da área pedonal da destinada aos veículos de tracção animal).
- 3.** Ao Incentivar-se o comércio para além das fronteiras citadinas, as cidades espalharam-se ao longo da costa e dos caminhos, e alicerçaram-se em zonas mais acessíveis.

Mais tarde, o desenvolvimento das áreas populacionais decorreu da modernização da indústria, do comércio e dos transportes, dando origem ao planeamento urbanístico que reflectia estes avanços: esquemas habitacionais, cidades dormitórias, áreas industriais e propriedades, etc.

Assim, nos finais do século vinte, a definição de modernidade de uma cidade dependia do número de veículos automóveis existente, do montante de serviços (independentemente da qualidade) e da taxa de consumo.

Contudo, nas últimas décadas, as pessoas consciencializaram-se sobre os direitos civis, a igualdade de oportunidades: as cidades para todos, o que a todos pertence.

Perante exigência social tão específica – igualdade de oportunidades para todos, independentemente da respectiva capacidade, antecedentes culturais ou local de vivência – é fundamental que a diversidade da população seja tida em conta quando se traçam e desenvolvem os meios ambientais físicos, sob pena de se favorecer apenas um determinado grupo caso se proceda em contrário.

Deste modo, o desenvolvimento das cidades é norteado por exigência social, isto é, pelas necessidades da população que emergem no decorrer das diferentes etapas da história. Contudo, a forma como se desenvolvem as cidades exerce um efeito directo na sensibilização social – um meio físico que exclui um determinado grupo faz com que a população como um todo exclua esse grupo do seu dia-a-dia e, conseqüentemente, o referido grupo é marginalizado, resultando o aparecimento de guetos e a construção de espaços especificamente delimitados.

Imma Bonet (consulte www.eca.lu para melhor se inteirar sobre o assunto)

CAPÍTULO 2

ABORDAGEM CENTRADA NA PESSOA

Embora ninguém negue que os bebés estejam totalmente dependentes dos adultos – todas as culturas assim o confirmam – depressa assumimos que eles crescerão rapidamente e tornar-se-ão independentes. Este é o motivo pelo qual, ao criarmos o nosso meio físico nos esquecemos tão facilmente destes pequenos utentes.

Contudo, problemas de relacionamento com aquele não nos afectam somente nos primeiros anos de vida, mas sempre que nos encontramos numa situação que, num grau maior ou menor, dificulta tal interacção (gravidez, doença, falta de tempo, idade avançada,...).

Quando crianças de berço, vivemos num ambiente que não foi concebido tendo-nos em mente e são os adultos que cuidam de nós e que têm de o modificar, da melhor forma que podem, para nos proteger de situações potencialmente perigosas.

O problema com estes “dilemas domésticos” decorre do facto de embora progenitores, não significa que sejamos peritos em segurança e muitas vezes verificamos que *design* é potencialmente perigoso quando já é demasiadamente tarde, isto é, quando o acidente ocorre ou ocorreu.

- O percurso que vai do estádio infantil até ao da criança, implica a aquisição de uma certa independência relativamente aos adultos. O grau de autonomia pessoal dependerá largamente do facto de as facilidades criadas no contexto ambiental permitirem tal desenvolvimento (fácil abertura de pacotes de bolachas ou de sumos, mesas e cadeira ajustáveis a diferentes níveis, etc.).
- Depois de passarmos pela infância, começamos a melhor conhecer a realidade social e o ambiente em que vivemos; os diferentes componentes deste meio físico adaptam-se, mais ou menos, às dimensões dos nossos corpos; aprendemos a ler, a escrever, a falar, a ouvir e a interpretar os vários sinais informativos que nos rodeiam e nos são direccionados.
- Contudo, quando se atinge a adolescência, esta traz consigo outros problemas de interacção: os decorrentes do relacionamento entre pais e filhos, visitas a países cujas línguas e culturas são diferentes das nossas, a necessidade de desenvolver o nosso conhecimento cultural (museus, espectáculos, etc.) ou de ter contactos sociais e oportunidades de expressar as nossas ideias sociais, políticas e pessoais.
- Quando chegamos à idade adulta, temos um emprego de que gostamos e que nos motiva, um rendimento que nos permite fazer o que queremos, um lar que satisfaz as nossas necessidades, um meio que nos respeita e que nos motiva a reciprocamente respeitar e um nível cultural satisfatório. Caso tenhamos tudo isto, e desde que não exista qualquer deficiência de aprendizagem, física ou sensorial, então não teremos qualquer problema em interrelacionarmo-nos com o meio ambiente que nos rodeia até ao aparecimento dos primeiros sinais de envelhecimento biológico (perda de visão, de audição, de memória ou de capacidade motora, de alteração e mudança físicas, etc.

Estes quatro pontos traçam a vida de uma pessoa (do nascimento à velhice) que vive isolada da realidade, isto é, em cujo desenvolvimento apenas duas variantes desempenharam um papel preponderante: a capacidade de aprender e o desenvolvimento físico e biológico.

Contudo, deve ser lembrado que na vida diária nos confrontamos com uma série de situações que nos pode dificultar o relacionamento com o nosso meio físico. Estas dificuldades podem decorrer de mudanças nele operadas, alterações no indivíduo ou as adoptadas pelas pessoas e que se repercutam no seu próprio estilo de vida:

- a. Mudanças no meio físico: ruas molhadas ou com gelo, temperaturas excessivas, construções junto da nossa residência, ventos fortes, cortes de energia, no gás ou no abastecimento de água, mobiliário urbano pobre, parques lamacentos, estacionamento de veículos desordenado, introdução de tecnologia nova que não sabemos como manusear e utilizar e que nos faz sentir desajeitados ou impropriamente preparados, etc.
- b. Mudanças no indivíduo: doenças, alergias, braços ou pernas partidas, conjuntivites, queimaduras, inchaços, etc.
- c. Mudanças circunstanciais ou decorrentes de situações várias: gravidez, acompanhamento de crianças, assistência a adultos com problemas da mobilidade, residência longe da cidade ou do seu centro, etc.

Desta forma, ao construírem-se meios físicos tendo em mente a diversidade, estamos a ajudar a nossa própria vivência, qualquer que seja a etapa em que nos encontramos ou as circunstâncias de um dado momento, porque todos vimos a diferir mesmo em relação a nós próprios.

GERONTOTECNOLOGIA COMO TECNOLOGIA PROPICIADORA DE AUTONOMIA E DE APOIO DOMICILIÁRIO AOS IDOSOS

Uma nova ciência, a “Gerontotecnologia”, está a descobrir aplicações técnicas e de engenharia inovadoras tendentes a salvar, aumentar e a integrar a autonomia e a qualidade de vida dos idosos, particularmente dos que vivem em casa. Graças à colaboração de engenheiros e geriatras, o apoio e os cuidados domiciliários podem utilizar equipamentos especialmente concebidos para a prossecução de tal fim: desde a assistência destinada às actividades diárias (AD) ao mobiliário, e ainda passando pela que é dispensada às unidades desportivas, aos cuidados médicos e hospitalares, aos cuidados intensivos e destes à reabilitação. O urbanismo está também atento a novas realizações em prol dos idosos: novos veículos, carros especiais, bicicletas, motorizadas, autocarros-táxis, parques e instalações urbanas, etc.

Investigações actualizadas demonstraram que os idosos não dependerão da tecnologia mas poderão “comunicar “ com ela. Por outro lado, nos idosos assistidos em casa, há redução de infecções e de comorbilidade, tirando-se partido do meio familiar.

Existe uma nova profissão, "Projectista Médico-Social", que integra Arquitectos e Engenheiros nos projectos de Lares, Centros de Reabilitação, assim como na adaptação de residências privadas para pessoas com deficiência, incluindo-se entre estas os idosos: "casa ou edifício inteligente" e outros exemplos modernos que devem ser dados a conhecer.

Ulterior à nossa experiência, tomámos conhecimento de que a assistência social e sanitária da Itália, bem como de outros Países, já podem integrar nas respectivas políticas, este conceito que se consubstancia numa melhor Qualidade de Vida para todos os idosos: os idosos, os jovens idosos, os muito idosos e os muitíssimo idosos!

Dário Bracco - Membro da Sociedade Internacional de Gerontologia – Presidente do *Centro Ricerche e Relazioni Cornaglia* (membro da *Age-Platform Bruxelas*) – Fax.+39 011 610780 – email: ricerchecornaglia@tiscalinet.it (saiba mais sobre este assunto no www.eca.lu)

Diversidade dimensional, perceptiva, motora e cognitiva

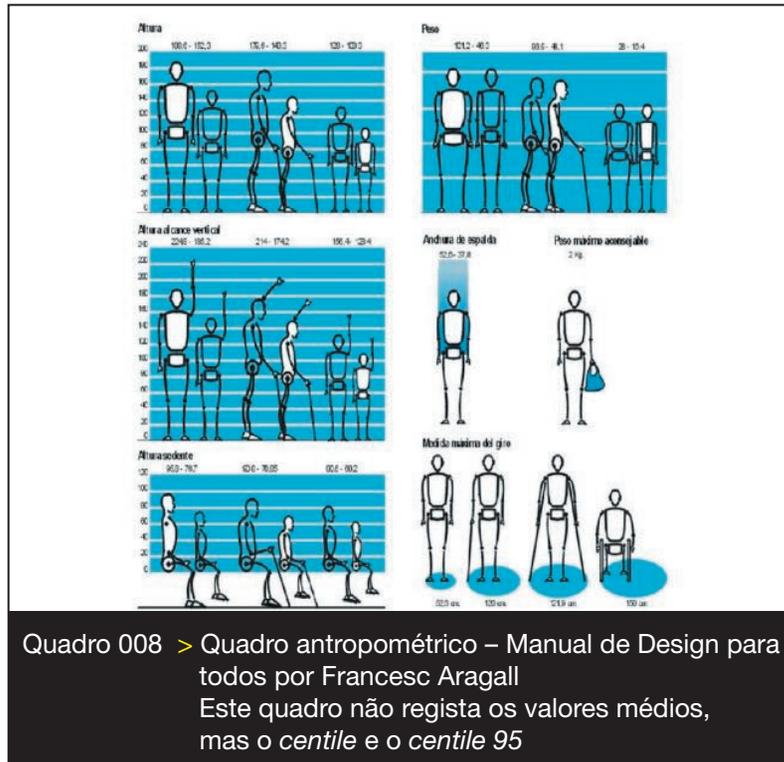
Todas as pessoas têm problemas decorrentes do meio físico ou que surgem do relacionamento interactivo com ele. Devemo-nos lembrar que tais problemas são frequentemente de cariz permanente, para o resto da vida (desde o nascimento ou os que surgem após um acidente ou uma doença):

- **Diversidade dimensional:** é um facto de que existem diferenças a nível dimensional entre as pessoas: altura, peso, largura de ombros, tamanho das mãos e dos pés, etc

Estas diferenças podem ser medidas segundo valores quantitativos, com vista a possibilitar a elaboração de quadros antropométricos da população.

Muitas vezes, tais quadros são utilizados para a concepção de produtos ou de espaços a usufruir por toda a população.

O problema traduz-se no facto de que se só empregarmos os valores centrais do quadro (em termos aritméticos) acabaremos por nos confinar aos produtos, serviços ou meios físicos que só podem ser utilizados por um pequeno sector da população.



Isto deve-se ao facto de que ambos os valores - os mais baixos e os mais altos - reflectem as características reais de, pelo menos, uma pessoa do grupo; não constituem valores que foram lá colocados fortuitamente ou ao acaso pelo investigador e, portanto, não devem ser ignorados.

Assim, os *designs* relativos à diversidade dimensional devem aplicar-se e servir tanto às pessoas maiores como às mais pequenas e isto consegue-se através de quatro formas diferentes:

1. Um único *design* válido para todos: por exemplo, desenhar portas suficientemente largas que permitam a passagem de todos, qualquer que seja a dimensão física do utente, se transporta qualquer peso ou se está em cadeira de rodas.
2. Desenhar uma gama de produtos que pressuponha todas as exigências, como, por exemplo, os diversos tamanhos de roupa.
3. Conceber um produto adaptável a dimensões diferentes: uma cadeira com altura ajustável.
4. Desenhar um acessório que se adapte a um *design* original: cadeira de transporte de crianças para automóvel.
 - **Diversidade perceptiva:** com excepção da cegueira, os problemas de natureza perceptiva passam habitualmente despercebidos à maior parte das pessoas, o que leva a discriminação inconsciente do grupo em questão.

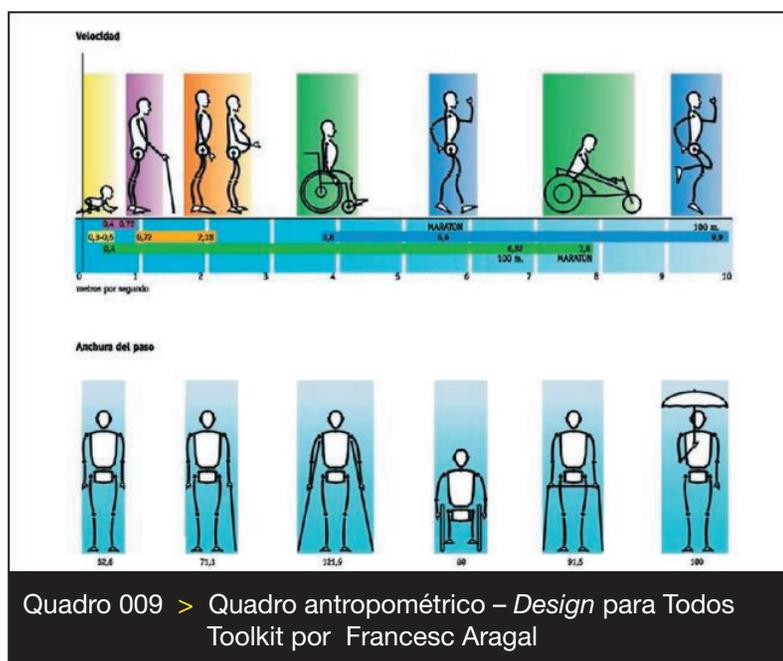
A perda, segundo vários graus, da visão, do ouvido, do cheiro, do paladar ou do tacto provoca problemas diários de relacionamento interactivo com o meio físico e pode vir a criar transtornos e riscos significativos:

- Para as pessoas que usam óculos, os dias chuvosos representam um grande problema dado que as lentes molhadas significam redução da visão.
- A leitura do itinerário de um autocarro ou metro pode exigir um grande esforço às pessoas com visão reduzida.
- Quando gritamos a alguém para a avisar da existência de algum perigo, não nos ocorre que ela possa ser surda.
- As pessoas que perdem o sentido do olfacto (devido à idade, a uma constipação ou alergia) podem não dar conta de uma fuga de gás até ser tarde demais.
- A perda do paladar pode levar-nos a ingerir alimentos impróprios para consumo.

Quando temos o sentido do tacto alterado (devido a idade avançada, a doença ou a temperatura baixa) corremos o risco de causar queimaduras graves na pele e na boca.

Assim, além de ser necessário ter presente a diversidade perceptiva quando da concepção de espaços físico/ambientais, torna-se fundamental sensibilizar a população e incentivá-la a respeitar as pessoas que apresentam um ou mais daqueles problemas.

- **Diversidade motora:** ao referimo-nos às pessoas com problemas da mobilidade, habitualmente pensamos em cadeira de rodas e canadianas. Contudo, existe uma larga gama de problemas motores que nos escapam:



- Pessoas que andam devagar necessitam de mais tempo para atravessar a rua ou estrada nos sinais de trânsito
- Pessoas que têm problemas em levantar as pernas sentem muita dificuldade em subir escadas ou entrar num transporte que não possua piso rebaixado.
- Caso tenhamos problemas de mobilidade que afectem os braços, podemos não ser capazes de chegar aos interruptores situados a determinada altura.
- Os que têm dificuldade em mover o pescoço podem ficar impedidos de olhar para cima ou para baixo.
- Pessoas com dificuldade em curvar-se podem não ser capazes de atar os atacadores ou botões dos sapatos ou de utilizar o telefone público caso o aparelho não esteja colocado ao seu alcance.
- Problemas decorrentes da falta de aptidão manual podem impedir ou obstaculizar o manuseamento de pequenos objectos.
- Pessoas esquerdinas têm dificuldade em usar ferramentas e utensílios criados apenas para as dextros.

Portanto, embora o “meio físico para todos” fosse criado tendo presente os utilizadores de cadeira de rodas e os que usam canadianas, não se devia esquecer que existem outros problemas decorrentes da falta de mobilidade, que apesar de menos visíveis são igualmente problemáticos quando está em jogo uma interacção com o meio físico.

Designs que não são bem ponderados podem favorecer um grupo em detrimento de outro: por exemplo, escadas rolantes são boas para algumas pessoas com problemas de mobilidade nas pernas, mas inacessíveis para utentes de cadeiras de rodas.

- **Diversidade cognitiva:** mudanças cognitivas podem afectar a nossa capacidade para recepção e processamento de informação, para memorizar, para nos orientar no espaço e no tempo e para nos expressarmos verbalmente. Assim, afectará directamente o comportamento e a informação que recebemos do meio físico.

Deve ter-se também em mente que as alterações de natureza cognitiva não dependem somente da deficiência de aprendizagem ou de demência senil, mas podem traduzir-se, muitas vezes, numa resposta temporária ao *stress* e à depressão.

As alterações de natureza cognitiva incluem:

- Distúrbios da memória

- Problemas de orientação espacial
- Problemas de orientação temporal (quando o relógio interno, que nos diz quando devemos comer ou dormir, ou nos indica o tempo, cessa as suas funções)
- Dificuldade em nos lembrarmos dos passos a dar para resolver um problema.
- Falta de habilidade ou de capacidade para falar, ler, escrever ou compreender as palavras (dependendo da localização ou extensão de uma lesão).

DESIGN PARA DEFICIÊNCIA MENTAL E COGNITIVA

Presentemente, na Europa, quase toda a nossa atenção está direccionada para o *Design* referente à Deficiência Física. O progresso tem evoluído lentamente – de facto de forma demasiadamente lenta.

Caso possamos chegar a um consenso sobre a Normalização Técnica na Europa, esperamos uma aceleração marcada e em força nos próximos 2-3 anos

Um esforço concertado deve começar já, contudo, no que se refere ao *Design* que visa a Deficiência Mental e Cognitiva.

Deve proceder-se a uma definição distinta das duas deficiências...

Deficiência Cognitiva: Uma deficiência da função neuropsicológica que resulta de uma lesão ou de um processo degenerativo em área(s) específica(s) do cérebro.

Deficiência Mental: Um termo que na generalidade descreve um processo de maturação do desenvolvimento cognitivo mais lento, ou quando o próprio processo cognitivo se associa a um potencial mental reduzido.

No *design* e na construção pormenorizada de edifícios, devem ser totalmente exploradas as oportunidades que têm como ponto de partida a “*straight line*” e o “*right angle*”. Os espaços internos de uma construção devem ser concebidos ou modificados à escala do homem; os utentes devem ter uma percepção fácil de toda a a planificação, esquematização e dependências do edifício e deve ser globalmente providenciada uma pronta ligação com o exterior. Os espaços exteriores ao edifício devem ser adequadamente desenhados por forma a que o utente se oriente neles sem dificuldade. Os de circulação devem ser bem iluminados e concebidos de modo a incentivar positivamente a interacção social. Um bom *design* arquitectural e boas sugestões sensoriais de compreensão imediata, devem ser adoptadas de preferência à sinalética. Deve clausular-se de forma adequada para que as pessoas possam personalizar os respectivos espaços educacionais/vivenciais/laborais e controlar o enquadramento ambiental no âmbito de outros espaços físicos.

A investigação terá de ascender a outro estágio ou nível, onde o relacionamento e a interacção entre a neurociência, o comportamento humano e o *design* dos meios físicos “edificados/virtuais” têm de ser observados, estudados, explorados e testados.

No futuro exigir-se-á, igualmente, uma abordagem multidisciplinar mais alargada e ... envolvendo pessoas das disciplinas da neurociência, da psicologia e da sociologia.

C. J. Walsh (visite www.eca.lu para mais informações sobre o assunto).

Diversidade demográfica

A população europeia tende para uma diversidade cultural e funcional: isto deve-se, entre outros factores, ao aumento da imigração, ao envelhecimento da população e a uma outra forma de abordagem da incapacidade. Portanto, há necessidade de se criar um meio físico acessível a todos, quaisquer que sejam as suas capacidades/aptidões ou antecedentes culturais.

Caso isto se não venha a verificar, existirá o risco de uma assimetria e de um desequilíbrio em que o sector activo da população diminuirá. Este sector não tem somente de assegurar o bem estar da população no seu todo como o de compensar a falta de acessibilidade do nosso meio ambiente/físico. Exemplos:

- Pessoas com mobilidade reduzida que só podem deslocar-se com a ajuda de terceiros;
- Adultos em idade de trabalhar que não podem ir para o emprego porque não têm o meio físico adaptado à respectiva deficiência;
- Crianças sem escolaridade porque não têm acesso ao edifício ou porque os materiais escolares não se adaptam às suas necessidades;
- Centros urbanos com ultra densidade populacional decorrente de deficientes redes de comunicação;
- Sectores geográficos e outros da população cujos membros são marginalizados ou pobres porque não têm acesso às novas tecnologias;
- Famílias não integradas na sociedade devido à sua cultura, língua ou crença.

Os factores determinantes da progressiva diversificação da população Europeia traduzem-se na qualidade de vida, na imigração, na taxa de nascimentos e nos direitos civis

1. Uma **qualidade de vida** melhor permite-nos viver mais. O isolamento comporta uma desvantagem no futuro, dado que, para a sociedade, uma população a envelhecer pressupõe e implica um peso extra tanto para o Estado como para as famílias.

Contudo, uma melhoria da qualidade de vida significa que uma larga percentagem de pessoas com idade superior a 65 anos está de boa saúde e continua a demonstrar vitalidade. Assim, se os meios físicos perspectivam diversidade, estas mesmas pessoas continuam a viver com independência e a podem prestar um serviço relevante à sociedade (são conhecedoras e informadas, têm muitos anos de experiência, tempo e, acima de tudo, desejam continuar a ser úteis e têm necessidade de serem ainda elas próprias).

2. **Imigração:** A necessidade sentida pelos trabalhadores e as clivagens/desequilíbrios territoriais estão a contribuir para um aumento rápido da imigração em todos os países.

Embora isto constitua um fenómeno novo em alguns países Europeus, noutros começou há muito. Consequentemente, encontramos pessoas e famílias de diversas culturas que integram a população desse país (muitos já são lá nascidos)

Por conseguinte, ao criarem-se espaços físicos, devemo-nos lembrar que a população Europeia tende para uma globalização cultural e, assim, todas as cidades e aglomerados populacionais devem adoptar mecanismos que venham a permitir a integração da pessoa, qualquer que seja a sua cultura ou quaisquer que sejam os seus antecedentes e providenciar o respectivo acesso às mesmas oportunidades e aos mesmos direitos.

3. A necessidade que o indivíduo tem de desenvolver todas as suas capacidades e o desejo de dotar e proporcionar aos seus filhos todos os bens necessários ao seu próprio desenvolvimento (escolaridade, actividades pós-escolares, tecnologia, etc.) produz um efeito directo na **taxa de natalidade** (hoje em dia, poucos casais planeiam ter dois ou mais filhos).

IDADE E ATITUDES – OS RESULTADOS PRINCIPAIS DO INQUÉRITO EFECTUADO ATRAVÉS DO EUROBARÓMETRO

http://europa.eu.int/comm/eurostat/Public/datashop/print-catalogue/EN?catalogue=Eurostat&product=KS-NK-03-002-_-N-EN&mode=download

Em síntese, a diversificação da população decorre de uma vizinhança vivencial: todos nós temos o direito a uma vida digna.

Assim, a escolha é clara: ou criamos e construímos ambientes físicos para todos ou, no futuro, poucas pessoas poderão utilizá-los e usufruí-los.

A riqueza da diversidade

A diversidade da população é a consequência de uma vida lado a lado e todos têm o direito a viver uma vida com dignidade, uma vida dignificada. Se assim é, o menos que podemos fazer é exigir e trabalhar no sentido de criar o meio físico que seja o reflexo da realidade social.

A coexistência humana baseia-se no respeito mútuo e na vontade de as pessoas se desenvolverem como indivíduos autónomos.



A vivência lado a lado é a forma que nos permite aprender e beneficiar da realidade dos outros e, portanto, quanto maior for a diversidade que nos rodeia mais enriquecedora será a nossa própria vida.

Assim, a diversidade dimensional, de percepção, motora e cognitiva têm de ser tidas em consideração ao criarem-se e desenvolverem-se os meios e espaços físicos, por que todos DESEJAM, que têm NECESSIDADE e o DIREITO de serem independentes, de escolher o seu modo de vida e de vivê-la sem que sejam impedidos de o fazer pelos obstáculos existentes no meio circundante e envolvente.

Embora seja necessário muitas vezes criar meios auxiliares específicos para fazerem face a problemas igualmente específicos (como por exemplo, óculos, cadeira de rodas, canadianas, próteses auditivas) o facto permanece – meios físicos acessíveis são factores determinantes para a autonomia individual (quando as pessoas não precisam da ajuda de terceiros para a vivência do dia-a-dia): quanto mais acessível for o meio físico, menor a necessidade de se recorrer a ajuda técnica.

Falar de autonomia ou independência na vida diária significa que os caminhos da vida de todas as pessoas deviam ser acessíveis.

O termo caminho refere-se ao conjunto de roteiros/vias que as pessoas percorrem diariamente no decorrer do dia-a-dia (como por exemplo, irem para os empregos, para a escola, a compras, levarem as crianças ao parque, encontrarem-se com amigos).

Por conseguinte, meios físicos acessíveis deviam incluir:

- Uma rede pública de transporte que satisfaça as necessidades de toda uma população em termos de carreiras, horários e acessibilidade dos veículos.

-
- Informação clara facilmente compreendida por qualquer utente. Isto inclui sistemas de sinalética e guias.
 - Áreas de descanso para que possa escolher-se entre utilizar-se o transporte público ou ir-se a pé.
 - Edifícios e serviços públicos acessíveis a todos e que proporcionem uma assistência amigável e competente.
 - Uma relação entre veículos (quer estacionados ou em marcha) e peões, relação essa amigável e respeitadora da diversidade dos diferentes utentes.

A acessibilidade do meio físico significa respeitar as necessidades das pessoas o que, em contrapartida, as encoraja a respeitarem-no.

Assim, a criação de um meio físico com diversidade dimensional, perceptiva, motora, cognitiva e cultural promove a solidariedade e facilita a interacção entre todos nós. Além disso, constitui um passo definitivo para a igualdade de oportunidades, isto é, oferece-nos a possibilidade de exercermos os nossos direitos na vida que desejamos, independente e autónoma..., existir como pessoa!

Tendências futuras e estilos de vida

Relativamente à diversidade humana, os meios físicos criados por pessoas para pessoas deveriam satisfazer as respectivas necessidades no decorrer de toda uma vida.

Contudo, não nos devemos esquecer que as crianças de hoje, os seus filhos e os filhos dos seus filhos têm de viver no futuro e precisam que o meio físico assegure a qualidade das suas vidas.

Assim, o conceito de fim imediato deve ser substituído pelo de continuidade, a ideia de cultura local deve dar lugar ao de diversidade cultural, o consumismo cego deve ser erradicado e dar lugar ao consumo inteligente, criar para o presente deve transformar-se em criar numa base de sustentabilidade, o individualismo tem de ser suplantado pela cooperação e pela solidariedade, a nova tecnologia tem de ser posta ao serviço das pessoas e, finalmente, a ideia de que existe uma etapa em que os indivíduos são produtivos tem de ser rejeitada em reconhecimento de que há um sentido para toda a nossa vida.

As mudanças e transformações sociais, contudo, não surgem sem ajuda. É necessário a sensibilização para educar e motivar as pessoas para que dêem o melhor de si mesmas.

Ao criar-se o meio físico acessível cultiva-se e fomenta-se a nossa co-existência no respeito cívico pelos outros nas ruas, no trabalho, nas escolas, nas lojas, em casa, nos parques.

O meio físico acessível tem de ser criado por forma a respeitar os princípios universais da sustentabilidade. Caso contrário, que planeta, que qualidade de vida herdarão os nossos filhos, netos – as gerações futuras?

DESIGN SUSTENTÁVEL – UMA POLÍTICA INTELIGENTE

O desenvolvimento sustentável e apoiado não se refere apenas a água potável e a energias renováveis:...é uma forma holística de pensar – uma estratégia a longo prazo, que deve envolver o ciclo humano da vida...Tornou-se um conceito nuclear que integra todas as estratégias políticas avançadas.

Karin Bendixen in “Form & Funktion – Nordic Design for All Magazine” No.2/Volume 1 December 2001 (<http://www.dcf.dk/index.asp?pid=1930>) (visite www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

OPORTUNIDADES

Assumindo-se que a acessibilidade pressupõe um meio físico que todos podem fruir, o efeito mais imediato dela decorrente consiste no aumento substancial de pessoas que podem participar nas actividades económicas e sociais.

Aumentar a acessibilidade nos edifícios, nos produtos e serviços gera uma situação apelativa: ao inverso do que acontece com os que não proporcionam acessibilidade, os amigos e familiares de pessoas que experimentam dificuldades nos meios ambientais não acessíveis tendem a tornarem-se utentes e clientes dos que procedem em conformidade. Esta concepção não representará, então, um investimento em vez de um custo para a sociedade?

Oportunidades para utentes

Qualquer que seja o *design* que se destina a uma pessoa com deficiência, a população em geral terá mais facilidade no respectivo manuseamento ou utilização.

Meios físicos e ambientais acessíveis, obviamente e sem sombra de dúvida, irão beneficiar todos:

- Não temos quaisquer problemas em colocar os sacos de lixo nos contentores de rua.
- O autocarro que tomamos para o trabalho tem o piso rebaixado.
- Não encontramos obstáculos no caminho quando passeamos.
- Recebemos tanto informação visual como sonora.
- As instruções para utilização de um aparelho doméstico são claras.
- Podemos utilizar sem problemas os vários serviços à disposição do utente existentes na nossa área.
- As crianças podem brincar livremente no parque sem correrem risco.

Mais, quando nós, os utilizadores, achamos que o meio ambiente e físico melhora a nossa qualidade de vida, tendemos naturalmente a conservá-lo e a respeitá-lo.

Oportunidades para *designers*

Erros de *design* decorrem frequentemente do facto de os *designers* terem como modelo ou eles mesmos ou pessoas com quem normalmente convivem, esquecendo-se, assim, da verdadeira diversidade que caracteriza a população.

Contudo, os que criam partindo de uma perspectiva que visa a acessibilidade, verão que os seus projectos têm mais sucesso porque o resultado final é válido para a maioria das pessoas.

A acessibilidade ou o *design* para toda a gente deve ser uma filosofia perfilhada por todos os que estão envolvidos na criação de meios físicos e ambientais ou no desenvolvimento de produtos destinados ao público em geral.

Portanto, é indispensável que tanto os organismos como as universidades promovam este conceito e disponibilizem aos técnicos informação de que estes necessitam para o pôr em prática:

1. **Universidades**, como centros que formam e orientam as gerações vindouras de técnicos, têm de assegurar que os conhecimentos de que dispõem se baseiem nesta filosofia. Tendo em vista motivar os estudantes a adoptá-la e a continuar esta linha de pensamento e acção, todo o ambiente físico da Universidade deve espelhar o verdadeiro espírito desta filosofia que se pretende promover e divulgar, e que se consubstancia na máxima de que todos os que assim o desejarem, devem e possam ter acesso aos diferentes serviços (salas de leitura, sanitários, refeitórios, bibliotecas).
2. **Organismos**, devem sensibilizar e formar os seus membros sobre as novas tendências, as ferramentas a utilizar, os benefícios sociais decorrentes da sua utilização e o sucesso profissional obtido como consequência da adopção de *designs* acessíveis.

Em síntese, universidades e organismos devem apoiar o **empenhamento e compromisso social** de *designing* para a população na sua totalidade e, além disso, os próprios devem **comprometer-se pessoalmente** a motivar e a educar os seus estudantes ou membros.

CONCEITOS DE DESIGN UNIVERSAL NOS CURRICULA

Barreiras e obstáculos arquitectónicos no meio edificado ainda excluem muitas pessoas com deficiência de participarem plena e activamente na vida da comunidade – uma forma de exclusão social que se não aceita.

Elementos chave na luta para a criação de meios edificados acessíveis são, na verdade, todas as profissões que esses meios edificados integram na sua rotina diária. Dado o facto de a formação ser bem conhecida como um motor de mudança, a educação e formação são de importância primordial na luta por meios físicos acessíveis, não só quando da eliminação dos obstáculos existentes como quando da supressão ou criação de novos espaços.

Já em 1977 o Conselho da Europa, em Estrasburgo, adoptou a Resolução AP (77) 8 no que concerne a adaptação da habitação e das respectivas áreas circundantes às necessidades

das pessoas com deficiência, recomendando “alargar o âmbito da educação e da informação daqueles que integram o processo de construção de habitações, ao incluir o ensino sobre os problemas emergentes e a possível resolução dos mesmos”.

O relatório que a acompanhava, revisto em 1979, contém umas 30 páginas de dimensões técnicas relevantes, mais como exemplos de trabalho do que como medidas compulsivas, dado os estados membros terem tido dificuldade em chegar a um consenso sobre o que se poderia ter convertido em medidas padrão Europeias. Tentativas sucessivas no decurso dos anos 80 para prossecução da temática falharam, mas, em contrapartida, conduziram à publicação do relatório *Acessibilidade – Princípios e Directrizes* em 1993. O relatório promove o conceito de “acessibilidade integrada” e estipula: “É importante que os conceitos de acessibilidade integrada e interactividade sejam incorporados no estudo e ensino de arquitectura”.

Entretanto, o Comité do Conselho da Europa sobre Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência (CD-P-RR) declarou como uma das suas prioridades a formação do pessoal que se ocupa da reabilitação e integração daquelas pessoas.

A Recomendação Nº R (92) 6 sobre uma política coerente destinada às pessoas com deficiência estipula: “Com o objectivo de actuar de imediato no sentido de promover uma política radical e coerente visando a acessibilidade, o conceito de acessibilidade integrada deve ser aprofundado desde as raízes da formação básica dos cursos para arquitectos, urbanistas e engenheiros”.

Nos anos 90, lançou uma iniciativa referente à formação daqueles profissionais que, eventualmente, conduziu à adopção da Resolução ResAP (2001) 1 sobre *Design Universal*.

Tal Resolução tem por objectivo melhorar a acessibilidade do meio edificado, através da recomendação com enfoque na inclusão dos princípios do *Design Universal* nos currículos e na formação de todos aqueles que se ocupam do meio edificado, em particular, dos arquitectos, urbanista e engenheiros.

É necessário proceder a uma abordagem pro-activa para se tratar do problema decorrente da falta de acessibilidade com vista a melhorar o ensino e a formação de todas as profissões que actuam na área do meio edificado, chamando directamente a atenção de governos e, indirectamente, das universidades e institutos de formação profissional.

O que há de novo na abordagem do Design Universal?

O meio físico criado pelo homem é construído na assunção de que se destina ao “ser médio”. No passado, considerava-se o problema da acessibilidade como decorrente de um desvio do indivíduo relativamente “ao que era tido como normal”. A pessoa constituía “a excepção”, e daí, “o problema”. Na sequência de uma abordagem pontual, a resposta mais comum aos problemas decorrentes da falta de acessibilidade tem sido o de introduzir melhorias na construção existente, como rampas ou portas mais largas. Esta resposta, contudo, reforça a ideia de que certos indivíduos são “excepção à regra” e estigmatiza-os, obrigando-os a

utilizar, por exemplo, entradas separadas, muitas vezes situadas nas traseiras do edifício. Além disso, muitas daquelas modificações são acrescentadas, mais na sequência de uma reflexão tardia do que resultado de um processo planeado de *design*.

Presentemente, a nova abordagem integrada, incluindo o *Design Universal*, tem em vista responder de forma igual às necessidades de todos. Todos devem utilizar qualquer parcela do meio edificado da forma mais independente e natural possíveis. Os critérios que definem a “normalidade” devem ser alargados e abrangentes por forma a garantir que a construção do meio edificado se baseie e fundamente nos princípios que regem o *Design Universal*. É necessária uma nova sensibilidade no que concerne *design* e construção.

Com tal finalidade, a Resolução ResAP (2001) 1 do Conselho da Europa sobre *Design Universal* toma como ponto de partida o direito de todos os indivíduos ao acesso, à utilização e compreensão do meio edificado responsabilizando a sociedade, em particular, os arquitectos, engenheiros e urbanistas a tornar realidade tal propósito.

Conscientes da discussão em marcha nos círculos de técnicos e peritos, decidiu-se, contudo, **que segundo o objectivo da Resolução, “*Design Universal*” e “*Design para Todos*” sejam utilizados com o mesmo sentido, de forma equivalente.**

Recomenda-se que o conceito de *Design Universal* constitua uma parte integrante e obrigatória da formação inicial de todos os profissionais que actuam na área do meio edificado, a todos os níveis e em todos os sectores.

As medidas recomendadas são publicadas em 10 capítulos: Princípios Gerais; Definições; Objectivos e Estratégias; Educação Superior; Educação e Formação Profissional; Métodos e Matérias de Ensino; Formação de Formadores; Participação de Utentes; Avaliação do Ensino; Troca Internacional de Experiências e Boas Práticas.

Sr. Thorsten AFFLERBACH, Técnico Administrativo, Integração das Pessoas com Deficiência, DG III – Coesão Social, Conselho da Europa, Estrasburgo, França (Veja www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

Oportunidades para promotores imobiliários

Os proprietários ou organismos privados que promovem projectos com acessibilidade verificarão que têm um maior fluxo de vendas e, além disso, que os mesmos se revestem de maior qualidade humana.

Por exemplo, quando da venda de uma propriedade, não têm de restringir-se aos aspectos estéticos, ao número de assoalhadas ou à sua posição estratégica (perto da praia ou do parque, etc.), mas poder-se-à igualmente argumentar da forma que a seguir se exemplifica:

- Acessibilidade da propriedade em si mesma: própria para qualquer pessoa.
- Acessibilidade do ambiente circundante (serviços, áreas verdes, transporte).

- Espaço vivencial flexível que se possa adaptar às diferentes necessidades de quem nele vai habitar.
- Utilização de materiais duradouros produzidos através de métodos não hostis.
- Apelativa esteticamente, de bom gosto e funcional.

Desta forma, os promotores provavelmente sentir-se-ão pessoalmente satisfeitos por poderem oferecer qualidade, um produto de longa duração apropriado à maioria das pessoas.

Desde 1973 que a Comissão Europeia tem monitorizado a evolução da opinião pública nos Estados Membros, auxiliando na preparação de textos, tomadas de decisão e avaliação dos respectivos trabalhos.

Os levantamentos e os estudos efectuados abrangem tópicos importantes referentes à cidadania Europeia: alargamento, situação social, saúde, cultura, tecnologia da informação, meio físico e ambiental, Euro, defesa, etc..

<http://europa.eu.int/comm/public-opinion/>

Oportunidades de negócio

As empresas que desenvolvem projectos são elas próprias entidades criativas. Assim, se os respectivos projectos têm de ser acessíveis é indispensável que o sejam na verdade.

Uma empresa acessível é a que tem em conta a diversidade e a qualidade de vida dos seus empregados. Quando assim acontece, os empregados sentem que são tratados como pessoas, são motivados e preocupam-se em assegurar o funcionamento regular da empresa.

Projectos acessíveis são concebidos tendo a generalidade da população em mente; geram um número cada vez maior de consumidores e, conseqüentemente, oportunidades maiores de negócio.

Além disso, os projectos acessíveis irão gerar novos negócios, por que uma das máximas do *Design para Todos* é a criação de meios que possam adaptar-se a diferentes requisitos e a exigências diversificadas.

Por exemplo, um hotel numa situação privilegiada, sobranceira ao mar, não tem de cingir a época aos meses de Julho e Agosto, se a adaptabilidade dos espaços proporcionar opções de negócio diferenciadas durante todo o ano:

- O Hotel pode negociar com a autarquia local a organização de competições desportivas na praia, as que se podem realizar mesmo quando já esteja ultrapassada a estação dos desportos náuticos.

- Os quartos de hotel podem ser reservados para crianças e adolescentes em actividades extra escolares.
- O hotel pode auxiliar na organização de festivais locais e disponibilizar espaços atractivos para eventos culturais e de cariz comunitário.
- Caso exista uma piscina aquecida esta pode ser utilizada para lições de natação.

Hotéis sem acessibilidade não têm oportunidade de alojar um grande grupo de hóspedes, entre os quais podem existir clientes com alguma forma de deficiência.

Se as instalações do hotel são acessíveis, existe uma boa razão de ter hóspedes durante todo o ano, dado o respectivo período de férias ser mais flexível.

Através de tais actividades, torna-se possível manter um corpo de funcionários permanente e alargado e, assim, evitar procurar pessoal novo em cada época. Há uma utilização melhor dos espaços e constitui a forma de atrair tanto clientela da área local como da de fora no decurso de todo o ano.

PLANEAMENTO DO TURISMO PARA TODOS – EXIGÊNCIAS E OPORTUNIDADES PARA DESTINOS TURÍSTICOS NA EUROPA

O desenvolvimento demográfico da sociedade terá um grande impacto na indústria turística da Europa. À medida que o número de idosos e de pessoas com deficiência aumenta é indispensável que os destinos turísticos façam ofertas de acordo com as necessidades também destes grupos de clientela específica.

A criação e o *design* de um meio físico acessível, espaçoso e confortável deve ser considerado como sinal de qualidade, que tornará as viagens e as férias mais agradáveis não só para idosos como para pessoas com deficiência. Um destino acessível, traduzido em conforto, economia de tempo e redução de *stress* satisfará os desejos dos turistas. Ao estabelecer-se e ao adoptar-se o conceito de “Turismo planeado para Todos” como critério de qualidade e de conforto, conseguir-se-á um aumento de bem-estar e de recuperação. No fim, todo e qualquer hóspede e turista beneficiará da aplicação deste conceito.

Dr. Peter Neumann (consulte www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

Outro exemplo é o caso das grandes superfícies comerciais. São concebidas, de principio, para facilitar o acesso, deixando suficiente espaço entre os lugares para estacionamento ou transporte público e os edifícios e evitando, igualmente, degraus no percurso entre a entrada dos mesmos e a zona dos estabelecimentos comerciais e dos serviços.

Provavelmente foi esta concepção de acessibilidade que contribuiu largamente para o sucesso dos centros comerciais e de lazer.

De forma semelhante, as empresas que perfilharam e integraram esta filosofia nos respectivos produtos e serviços experimentaram um aumento de lucros. (Alguns exemplos podem encontrar-se na rede web).

Existem muitos outros exemplos nas áreas do turismo, habitação, produtos de higiene pessoal, etc..

Finalmente, como acontece no caso dos promotores, as entidades patronais que se comprometem com o *design* para todos terão a satisfação pessoal de melhorar a qualidade de vida dos seus empregados e dos consumidores.

ASSUNÇÃO DE COMPROMISSO COM O DESIGN PARA TODOS

A Fundação do *Design* para Todos desenvolveu um esquema que torna o *Design* para Todos compatível com o lucro. Através do Compromisso com o *Design* para Todos, as empresas melhoram o acesso aos seus produtos e serviços e, simultaneamente, ao melhorar a imagem social aumentam o número de clientes e a satisfação dos utilizadores.

Imma Bonet, Executive Patron of Design for All Foundation (consulte www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto).

Oportunidades para políticos

Políticos que se empenham em tornar o meio ambiente físico acessível a todos mostram o seu desejo em proporcionar à população uma qualidade de vida boa e de dar às pessoas melhores oportunidades para se desenvolverem social e pessoalmente.

Deve ser igualmente lembrado que são os políticos os responsáveis pelos gastos públicos. Quanto a este facto, tornar os ambientes físicos acessíveis tem um efeito directo na dívida pública:

- Situações penalizantes – há uma redução do número de acidentes em ambientes físicos acessíveis.
- Quando a interacção com o ambiente é facilitado, diminui a necessidade de providenciar assistência ao indivíduo (ou através de outras pessoas ou de *designs* que compensem o meio físico deficitário).

Finalmente, a acessibilidade torna as cidades e os aglomerados populacionais mais atractivos para as pessoas que neles habitam e para os visitantes potenciais (turismo) – para não mencionar aquelas empresas ou profissionais que procuram um ambiente próprio onde possam estabelecer-se (progresso).

Quanto mais acessível é o meio ambiente físico, melhor utilizados os ganhos dele resultantes. Tal é o caso dos lucros obtidos no serviço porta-a-porta desde que o transporte público seja acessível.

Outro exemplo: o custo de um elevador instalado num edifício de três andares equivale ao da permanência de uma pessoa numa instituição durante 2 anos.

É NECESSÁRIO LEGISLAR PARA SE CRIAREM MEIOS FÍSICOS PARA TODOS?

Um dos problemas mais óbvios e difíceis para as pessoas com deficiência é a inacessibilidade física e a não fruição do meio edificado. A acessibilidade é uma das questões decisivas para a (o grau de) participação e integração das pessoas com deficiência (e também, muitas vezes, dos familiares e amigos) na sociedade. A luta visando a igualdade de oportunidades e a crescente (política) consciencialização e sensibilização no sentido de que a acessibilidade dos edifícios públicos, casas, transportes públicos, etc.. constitui um direito fundamental, está cada vez mais a enraizar-se, especialmente desde a publicação das Normas Fundamentais sobre a Igualdade de Oportunidades das Pessoas com Deficiência, das Nações Unidas (Norma nº 5 sobre Acessibilidade). Este desenvolvimento pode considerar-se como uma das maiores conquistas no âmbito das questões referentes às pessoas com deficiência a nível internacional. Embora estas disposições legais ainda desempenhem um papel importante ao influenciar a promoção, formulação e avaliação das políticas, dos planos, dos programas e das acções a níveis nacional, regional e internacional, não são, contudo, de natureza vinculativa.

Em muitos países por todo o mundo e, igualmente na Europa, a legislação nacional é considerada como uma das ferramentas principais para se conseguir uma sociedade acessível. Assim acontece em muitos países europeus já há muitos anos. Também a Comissão Europeia, o Parlamento Europeu e, obviamente, o Fórum Europeu de Deficiência descobriram, mais recentemente, que a legislação Europeia sobre Acessibilidade pode, possivelmente, sofrer um empurrão com ambas as mãos. A legislação Europeia sobre o Acesso está na Agenda Política e para muitos Eurocratas – apoiantes de uma Europa federalista – se assim preferir, este assunto não pode ser deixado nas mãos dos estados membros da UE. Tudo parece conduzir à ideia de que a subsidiariedade não é considerada.

Maarten van Ditmarsch (consulte www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

CAPÍTULO 3

RECOMENDAÇÕES PARA AMBIENTES FÍSICOS ACESSÍVEIS

INTRODUÇÃO

Este capítulo analisa os diferentes elementos que integram o meio edificado.

O objectivo é o de providenciar alguns exemplos de directrizes que adaptem o *design* dos espaços e dos serviços às necessidades criadas pela diversidade humana.

Contudo, o plano e a concepção detalhadas têm de ter em consideração, igualmente, a situação local e os recursos específicos.

Os exemplos aqui fornecidos referem-se a:

- Espaços abertos
- Transporte
- Edifícios públicos
- Habitação
- Serviços públicos de informação

Devem ser utilizados como fonte de inspiração e completados segundo as considerações feitas nas páginas anteriores.

ESPAÇOS ABERTOS

Passeios

Para que os passeios sejam acessíveis deve existir uma relação funcional entre todos os elementos que os integram, como o mobiliário urbano, veículos e esplanadas de cafés, porque qualquer elemento mal posicionado (por exemplo, um automóvel estacionado na rua) pode constituir um obstáculo intransponível para algumas pessoas. Assim, juntamente com a sensibilização no sentido de se respeitar a funcionalidade das diferentes áreas (como as concebidas para os peões, lazer ou estacionamento), a construção de ruas, passagens e caminhos deve incluir, também, elementos que evitem que aqueles lugares sejam utilizados incorrectamente – assegurando sempre, como é óbvio, que tais elementos não constituam em si mesmos um obstáculo.

O desenvolvimento da sociedade por vezes actuou em detrimento da qualidade de vida, como é o caso da existência de um número cada vez maior de veículos nas cidades que vai invadir os espaços inicialmente destinados às pessoas. Consequentemente, é importante que o desenvolvimento do meio físico seja planeado por forma a admitir e a aceitar o progresso sem desistir da qualidade de vida. O que se torna necessário, portanto, é a coexistência amigável e correcta entre veículos e peões. Dependendo de situação específica, isto pode conseguir-se do seguinte modo:

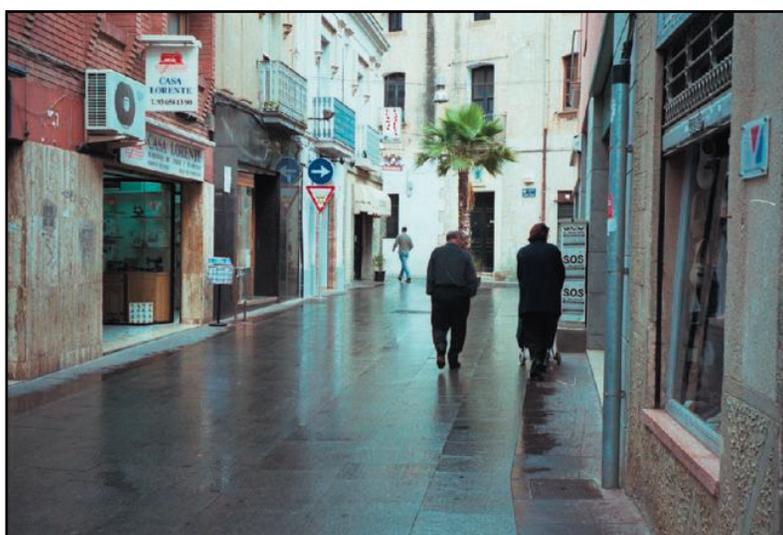
- Eliminando o tráfego de certas artérias ou áreas da cidade.

- Restringindo e limitando o tráfego a veículos pertencentes a residentes nas áreas habitacionais e onde o tráfego directo não é aconselhável (como na parte histórica de certas cidades).
- Eliminando passeios em certas ruas estreitas frequentemente utilizadas por peões.



Quadro 011 > Rua estreita com passeios

- Delimitando claramente as áreas para peões (passeios) das da estrada ou rua, analisando-se cada espaço de forma proporcional.
- Construindo parques de estacionamento para automóveis e áreas para carga e descarga, por forma a prevenir a usurpação do espaço destinado aos peões por parte dos veículos parados.



Quadro 012 > A eliminação dos passeios beneficia qualquer pessoa

Os elementos constantes da via pública estão divididos em dois grupos: elementos urbanos comuns e mobiliário urbano.

1. Elementos urbanos comuns

São os que não devem ou não deveriam projectar-se acima da superfície da rua (por exemplo, entradas de garagem, sarjetas, canalizações de água ou gás e quadros de contagem de electricidade etc).

Medidas aconselháveis para serem tidas em consideração aquando da concepção e colocação dos elementos urbanos:

- As entradas de garagem devem estar completamente niveladas com a superfície do passeio para evitar tropeções e quedas no degrau que se formou.
- Os componentes urbanos comuns devem ser concebidos para o fim a que se destinam, sem constituírem um obstáculo ou serem motivo de risco.
- As sarjetas devem ser de dimensões que possibilitem o escoamento de grande volume de água, mas o respectivo *design* deve ser tal que nem o pé de uma criança, os saltos dos sapatos ou as canadianas possam caber através dos respectivos interstícios ou, ainda, que as rodas pequenas (dos carrinhos de bebé e as dianteiras das cadeiras de rodas) possam ficar presas.
- Elementos colocados sob a superfície da estrada ou rua (canalizações ou instalações eléctricas e telefónicas) terão de ser reparadas ou substituídas algum dia. Este trabalho posterior deveria causar o menor incómodo possível ao público.

Estes aspectos devem ser considerados no início dos trabalhos, pois a sua correcção tardia prova ser onerosa.

2. Elementos de mobiliário urbano

Os elementos que integram o mobiliário urbano são os que estão colocados nas ruas e nos passeios com o objectivo de servirem o público: bancos, iluminação das ruas, cestos de lixo, semáforos, paragens de autocarro com abrigo, postos de informação, etc.. Como regra, estes elementos têm de estar alinhados com o passeio ou colocados na berma do mesmo (junto da rua) e além disso, devem estar assentes no chão para que as pessoas com deficiência visual os possam detectar com a bengala.



Quadro 013 > Elementos que não estejam alinhados com o passeio ou colocados na berma do mesmo podem causar acidentes ou ser motivo de desorientação para as pessoas com deficiência visual

Aspectos a considerar no respectivo *design*:

- Bancos: as pessoas devem poder sentar-se confortavelmente e levantar-se sem dificuldade. Assim, a sua colocação deve estar a uma altura adequada e os mesmos equipados com descanso para braços.
- Parquímetros: a sua utilização deve ser fácil, prevendo que os respectivos utentes nem sempre dispõem de moedas.
- Contentores de lixo: devem ser totalmente acessíveis para que as pessoas com problemas da mobilidade não tenham de deixar o lixo fora do recipiente.
- Árvores: não devem ser colocadas em ruas estreitas e devem ser objecto de todo o cuidado para que os ramos mais baixos não ponham em risco as pessoas de estatura superior ou os veículos altos.
- Sinalética informativa: deve ser colocada a uma altura que possa ser vista sem bloquear o caminho das pessoas.
- Elementos de protecção em praças e ruas pedonais: não devem ser rasteiros como o são as bolas de concreto colocadas no chão que constituam um risco para a circulação das pessoas, especialmente em áreas onde possam ficar completamente cobertas pela neve.
- Informação: que se refira a riscos de natureza temporária (superfícies escorregadias e pintadas de fresco, perigo de desmoronamentos, etc..), deve ser clara e compreensível para toda a gente.

- Visibilidade fraca: deve ser compensada, por exemplo, o mobiliário urbano deve ser assinalado com tinta fluorescente nas cidades que se encontrem muitas vezes enevoadas.

Na sequência do supracitado, dever-nos-emos lembrar que existem determinados componentes de rua nos passeios que são do domínio privado – como esplanadas de cafés, toldos de estabelecimentos comerciais e portas de acesso a edifícios – portanto, é necessário legislar claramente e em conformidade.

O SIGNIFICADO DOS SISTEMAS GLOBAIS PARA REDUÇÃO DAS BARREIRAS QUE OBSTACULIZAM A MOBILIDADE DOS CEGOS E DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL GRAVE

As “barreiras” que reduzem e condicionam a mobilidade dos cegos e dos que têm deficiência visual decorrem, em princípio, de problemas de orientação e de falta de informação. Por exemplo, as cidades não têm mapas adequados (os mapas em relevo disponibilizados por um número exíguo de cidades são, de facto, virtualmente não manuseáveis para a maioria das pessoas em causa). As orientações das estradas e caminhos tornam-se difíceis de seguir pelo facto de a sinalética rodoviária ser inacessível para cegos e para os que têm deficiência visual grave e profunda. As abordagens existentes no sentido de se alcançar uma solução para esta problemática reduzem-se à orientação de indivíduos através de superfícies de textura diferenciada, sulcos cavados nas plataformas das estações e ao equipamento sonoro acoplado aos semáforos que servem tão somente para evitar o perigo.

Um sistema de navegação via satélite (GPS), equipado com um sintetizador de som, possibilitaria identificar e anunciar a respectiva localização na cidade, mas o utilizador ainda não pode receber qualquer informação acerca da via ou itinerário a seguir. Portanto, com o objectivo de melhorar a mobilidade dos cegos/pessoas com deficiência visual, é indispensável um “*route planner*”.

Além disso, o GPS através do qual se pretende reduzir as barreiras que obstaculizam a mobilidade dos cegos/pessoas com deficiência visual necessitaria de uma entrada para um *interface* para poder receber e aceitar informação adicional indispensável à orientação/mobilidade, respectivamente a seguir e a ter. Isto inclui, por exemplo, a localização e tipo de cruzamento de vias (passadeiras, semáforos - com ou sem orientação sonora de tráfego – e metropolitano), a localização das paragens de autocarros, equipadas com os mapas/horários fornecendo informando em cada paragem sobre as chegadas e partidas dos transportes.

Além disso, este interface permitiria a cada um dos utilizadores registar a localização de lojas específicas, consultórios de médicos ou outros destinos importantes com significado para os mesmos.

Os referidos sistemas de navegação e orientação, caso incluíssem um “*route planner*” e a necessária informação adicional, contribuiriam de forma valiosa para a facilitação da mobilidade dos cegos e dos que têm deficiência visual grave. Constituem um suplemento, mas não tornam supérfluo a existência das ajudas técnicas como as bengalas e os cães-guia.

A bengala e o cão-guia, para além da existência da sinalização das estradas, desempenham, fundamentalmente, a função específica de poderem contornar obstáculos, evitando o perigo. Complementados pelas potencialidades de orientação do GPS, estas ajudas podiam ser muito melhor aproveitadas.

Muitas organizações, por todo o mundo, estão, evidentemente, a trabalhar no sentido de tornar o GPS utilizável com *output* sonoro. Há uma boa razão para esperar que Papenmeier Rehatechnik esteja a vender o sistema desenvolvido no Canadá pela Visuaide na Alemanha, este ano, embora, presentemente, não contenha um “*route planner*”.

Dr. Rudiger Leidner (consulte www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

Manutenção das artérias

O *design* das ruas e dos elementos urbanos nelas localizadas define o grau de acessibilidade existente. Mas, embora o *design* seja bom, por vezes a manutenção ou a inexistência da mesma pode afectar seriamente a acessibilidade, isto é:



Quadro 014 > Trabalhos mal sinalizados e protegidos
Em tais situações, o risco de acidentes é muito elevado

- Os trabalhos de manutenção na via pública têm de prever uma sinalética adequada, protecção com resguardos e passagens alternativas acessíveis.
- O mobiliário urbano danificado pode causar um acidente se os componentes perigosos estiverem expostos.
- O lixo pode ser um obstáculo e um perigo se a rua não for frequentemente limpa e os contentores não forem suficientemente grandes.



Quadro 015 > Contentor enterrado com abertura de entrada acessível
Soluções devem ser adoptadas no sentido de permitir que todos participem no processo de reciclagem

Finalmente, para que todos sejam incentivados a colaborar na reciclagem de material, os contentores têm de ser acessíveis a todos os cidadãos, não esquecendo as crianças e os idosos.

Sucintamente, uma boa coordenação e um bom funcionamento dos serviços de limpeza e de manutenção são a chave para um ambiente físico seguro, no qual as pessoas possam fruir uma boa qualidade de vida.

Áreas de recreio e lazer

Parques e jardins são espaços dedicados às actividades de lazer e de convívio, assim como são os pulmões de áreas edificadas muito densas. Os aspectos a ter em conta ao serem criados dependerão da sua dimensão, localização e do número de serviços a disponibilizar.



Quadro 016 > ...pulmões de áreas edificadas muito densas

As medidas a considerar quando se pretende criar um pequeno parque ou praça no coração de uma localidade são como a seguir se explana:

- Parques e praças, cujas zonas circundantes estão abertas ao tráfego, têm de ser guarnecidas com vedações seguras para evitar que as crianças fujam para a estrada.
- Deve criar-se uma área ao lado para crianças muito pequenas, onde possam brincar com segurança.
- Devem instalar-se bancos ao longo dos recintos de recreio para que os adultos possam estar sentados a observar os filhos a brincar.

No caso de espaços de dimensões maiores, que comportem diferentes áreas de serviços, as medidas de segurança, acessibilidade e sinalização devem ser tidas em consideração:

- Deve existir nas entradas do parque um mapa que indique a localização dos vários serviços, actividades ou equipamentos, e disponibilize informação sobre o horário de abertura das instalações e das diversas actividades/visitas acompanhadas.
- Os caminhos que constituem os diferentes roteiros devem interceptar-se e cruzar-se, permitindo às pessoas trocar facilmente de itinerário; evitar degraus ao pretender-se mudar de um nível par o outro.
- Como acontece nos parques pequenos, o espaço para as brincadeiras das crianças deve ter em conta os adultos que as acompanham.
- Os recintos para recreio têm de respeitar a diversidade das crianças (idade e mobilidade).



Quadro 017 > Todas as crianças deverão ter a oportunidade de testar as suas capacidades

- O *design* das áreas de recreio deve garantir a segurança das crianças que as utilizam sem esquecer que estas necessitam e desejam experimentar sensações novas.
- Os materiais utilizados na construção destes recintos não devem tornar-se perigosos no caso de sofrerem danos.
- Os componentes do mobiliário (bancos, fontes, caixotes de lixo, etc.) devem ser colocados em locais acessíveis, mas que não constituam um obstáculo para as pessoas que estão em passeio.
- Os materiais empregues na construção do mobiliário devem permitir que o mesmo seja continuamente utilizado sem que haja necessidade de recorrer à sua manutenção constante.
- Nas áreas paralelas destinadas ao descanso e aos recintos de jogos, a vegetação deve dar sombra no Verão e permitir a entrada do sol no Inverno.
- Os factores sanitários e de higiene decorrentes da presença de animais de estimação devem ser considerados.
- Serviços internos (como sanitários, teatros e bares) têm de ter acessibilidade total.
- Nos parques não situados em locais fechados e que estão, portanto, abertos de noite, é importante intensificar a limpeza dos mesmos para evitar que as crianças brinquem com seringas ou vidros partidos deixados ao acaso.

Assim, ao criar-se um parque temos de nos lembrar que é um espaço destinado às actividades de lazer e, portanto, exige mais limpeza e manutenção do que quaisquer outras áreas que não são tão procuradas e utilizadas.

O uso que se fazia das praias ao longo da costa, dos rios ou dos lagos alterou-se no decurso dos anos, indo de uma relação puramente comercial (pesca e comércio) para uma atitude com base no lazer. Por conseguinte, as praias deixaram de ser espaços naturais para serem espaços urbanizados; isto é especialmente o caso dos espaços que formam parte de um centro citadino e no qual foram instalados toldos/cabines, bares, postos da Cruz Vermelha e outros serviços que têm por objectivo a segurança e o bem-estar dos banhistas.

Hoje em dia, as praias são consideradas como lugares utilizados pelo público em geral. Portanto, é fundamental que todos tenham acesso às mesmas, se banhem e fruam a oferta dos diversos serviços implantados. Como em qualquer espaço edificado, as intervenções dependem da especificidade de cada caso, mas existe uma série de considerações a ter em conta quando da criação da **Praias para Todos**:

- Agentes naturais: o efeito do vento e da chuva deve ser considerado. Contudo, quando se trata de colocar componentes fixos ou instalar passadeiras que

proporcionam o acesso à água, é muito importante ter em mente as marés, dado o facto de as mudanças do nível do mar poderem ser muito marcantes em determinadas áreas.

- Areais: textura e cor – mais clara e mais escura - mudança de uma praia para a outra, mas estamos sempre perante um piso não compacto ou irregular em cuja superfície é difícil caminhar e pode ser um impedimento ao acesso de utilizadores de cadeira de rodas quando não acompanhados. As passarelas devem ser, portanto, instaladas, estendendo-se desde o início do areal, ao longo do mesmo, até aos diversos serviços existentes (sanitários, bares, toldos/cabines, etc.) e terminando à beira de água.
- Passadeiras:
 - Devemo-nos lembrar de que as pessoas habitualmente carregam muitas coisas consigo (sacos, sombrinhas, etc.) e há a possibilidade de duas cadeiras de rodas se cruzarem no percurso.
 - Não devem ser rígidas porque têm de se adaptar a uma superfície irregular e igualmente pressupor a saída da pessoa em qualquer ponto.
 - Devemo-nos lembrar de que as pessoas caminham descalças sobre elas e, portanto, as junções das diferentes secções não devem constituir perigo na deslocação e para a marcha.



Quadro 018 > Todos os serviços de praia devem poder ser utilizados por todos

- O *design* deve ser estudado em pormenor dado o facto de, ao utilizarem-se elementos amovíveis para se conseguir adaptabilidade, criam-se riscos (por exemplo, entalar os dedos de uma criança a gatinhar ou causar excessivas irregularidades na passarela devido à respectiva utilização de forma imprópria).

- A passareira tem de começar onde principia a areia e terminar junto da água.
- Materiais de construção: como acontece no caso do mobiliário público, estes têm de resistir ao tempo, mas devemos ter em linha de conta que estão em contacto directo com a água salgada e que os utentes por usarem pouca roupa têm um factor risco de se ferirem aumentado.
- Informação: dada a estrutura de uma praia poder ser muito diferente da de outra, não é possível que todas venham a oferecer o mesmo grau de acessibilidade. Assim, a informação veiculada sobre as condições existentes em cada praia e os serviços aí disponibilizados deve ser clara e colocada nos pontos de acesso respectivos e em outros locais (Internet, Câmaras, Turismo). Desta forma, as pessoas podem antecipadamente fazer as suas opções.

Antes de fechar esta secção gostaríamos de acrescentar que se a área de recreação é genuinamente um lugar para todos, então as pessoas deviam poder chegar até ele provenientes de qualquer parte da cidade. Assim, o design deveria considerar a possibilidade de as pessoas chegarem a pé ou em transporte público ou privado, prevendo e não descurando o estacionamento. É claro que um bom design, que visa um ambiente físico acessível, é o que tem em conta os diferentes projectos urbanos a desenvolver (transportes, lazer, cultura, habitação, etc.) e pretende combiná-los num contexto global, garante da segurança e da integração de todos.

TRANSPORTE PÚBLICO

Quer seja por qualquer outra razão ou por lazer, é uma característica do ser humano deslocar-se de um lado para o outro e estar sempre em trânsito. Se associarmos a esta necessidade à ideia crescente que a sociedade perfilha sobre o conceito de autonomia pessoal, torna-se evidente que qualquer deslocação ou viagem deve ser acessível.

O transporte público desempenha um papel muito importante ao fazer disto uma realidade, e, portanto, tem de ter em conta a diversidade da população (acessível), a supressão e cobertura das necessidades decorrentes da mobilidade de todos (eficaz/eficiente), a compatibilidade com o ambiente físico (meio físico harmonioso-amigável) e a sustentabilidade.

1. Acessível

Ao criar-se o transporte acessível, as medidas a tomar têm de depender do meio físico e do meio de transporte a considerar (autocarro, comboio, metropolitano, etc.).

Assim, analisaremos cada meio de transporte individualmente:

Autocarros

- Devem ter o piso rebaixado e uma rampa que permita a entrada e a saída de todos, independentemente das suas capacidades físicas.



- O interior deve permitir que as pessoas se desloquem livremente e com um espaço reservado para as necessidades específicas (cadeira de rodas, bicicletas, carrinhos de mão, etc.).
- Devem estar equipados com um sistema audio-visual integrado fornecendo automaticamente informação aos passageiros.
- Além disso, para que os autocarros sejam acessíveis é indispensável que as paragens e as estações o sejam também.

Metropolitanos, eléctricos e comboios

- Os veículos devem ser concebidos por forma a permitir o acesso de todos.
- Deve ser reservado um espaço destinado às necessidades específicas de determinados passageiros.

- Nas estações, a altura da plataforma deve ser nivelada com a do veículo (carruagem).



- A diferença existente entre a plataforma e a carruagem deve ser suficientemente pequena para não pôr em risco os passageiros.
- No caso de veículos com sanitários (comboios), o mobiliário deve limitar-se ao essencial e a acomodação deve ser objecto de estudo para que possa obter-se o maior espaço possível. Aconselham-se portas de correr para que estas não invadam o interior e o exterior dos espaços.
- A informação difundida nas carruagens deve ser a mesma da prestada nos autocarros.
- Informação clara deve ser disponibilizada de acordo com as instalações do edifício, os diversos serviços e comboios (horários, destinos, número das plataformas, etc.).
- Em termos da acessibilidade das estações, as medidas referidas na secção relativa aos edifícios públicos devem ser aqui igualmente aplicadas, mas tendo em conta que, especialmente nas estações principais, as pessoas carregam muita bagagem (utilização de *troleys* para a bagagem).
- As carruagens devem dispor de assistência pessoal (isto é, comunicação oral com o condutor, sistemas de comunicação para emergências, etc.).

Táxis

O táxi constitui um meio privado de transporte que presta um serviço público e, ao contrário de outras formas de transporte, pode providenciar um serviço porta-a-porta sem depender de horários e sem ter necessidade de procurar um espaço para estacionar. A importância deste serviço não deve ser negligenciada dado o facto de muitas pessoas serem incapazes de chegar a uma paragem de autocarro, quer por razões de mobilidade ou devido a outros problemas, como desconhecerem o caminho ou sofrerem de agorafobia (receio de espaços abertos – atravessar ruas, praças, etc.).

Assim, ao delinear-se todo um espaço destinado ao transporte público num dado ambiente físico, o papel desempenhado pelo táxi não deve ser descurado.

As medidas a ter em consideração estão divididas em necessárias e recomendáveis como a seguir são referidas:

Directrizes fundamentais

- A porta (altura e largura) deve permitir o acesso a todos, qualquer que seja a respectiva capacidade ou tamanho físico.
- As pessoas em cadeira de rodas devem poder entrar e sair sem ter de deixar a respectiva cadeira, e, uma vez no interior, não ter necessidade de mudar de assento.
- A segurança do passageiro deve ser garantida: cintos de segurança no banco traseiro, cadeira de segurança para crianças e um sistema de segurança para carrinhos de mão e cadeira de rodas.

Recomendações

- Os táxis devem estar equipados com um sistema interno de comunicação para que os passageiros não tenham de se inclinar para diante ao falar com o condutor e este não tenha de se voltar para ouvir.
- O espaço entre os bancos deve permitir que o utente possa esticar as pernas.
- O condutor deve poder contactar via rádio com alguém que fale o idioma dos passageiros estrangeiros.
- Será aconselhável criar uma linha para motoristas de táxi, a ser utilizada durante a condução, que os assista e os proteja de comportamentos anti-sociais de alguns utentes e que lhes dê instruções e os elucide sobre como proceder numa emergência (quando mulheres grávidas entram em trabalho de parto, alguém que desmaie, etc.).



Quadro 021 > Táxi acessível

Contudo, devemos lembrar que um serviço porta-a-porta é a melhor escolha em tempos de necessidade, como o andar diariamente constitui uma actividade saudável e a utilização de um meio de transporte público concebido para inúmeros passageiros constitui uma alternativa agradável em termos ambientais.

As necessidades diferenciadas dos passageiros devem ser consideradas na concepção de

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

Todos os meios devem ser dotados de acessibilidade e constituírem uma forma de deslocação independente. Sempre que existam normativos e directrizes Europeias comuns, estas devem aplicar-se (Directiva sobre autocarros, COST 335 para Transporte Ferroviário etc.).

Toda a informação, na sua generalidade, deve ser acessível (brochuras, Internet, etc.); as informações sobre acessibilidade e rotinas a que obedecem as marcações devem identificar e cuidar das necessidades especiais dos passageiros com deficiência.

Infraestruturas como plataformas, terminais, etc. devem ser acessíveis a todos e proporcionar um nível de acesso com uma margem de desnível inferior a 5cm relativamente ao material rolante. O transporte deve ser espaçoso, providenciar informação e garantir a segurança de todos os passageiros a bordo.

É vital a consciencialização de todos quanto à problemática da deficiência nas actividades e nos serviços e essa sensibilização pode adquirir-se através da formação e nos locais de consulta e de contacto com os passageiros.

Finn Aslaksen (consulte www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

Portos e Aeroportos

Os critérios a aplicar ao transporte marítimo e aéreo são os mesmos que os adoptados para autocarros e comboios. Outrossim, a adaptação dos terminais é semelhante ao das estações, tanto em termos de informação como de acessibilidade, não esquecendo que há procedimentos que os passageiros têm de seguir antes do embarque (check-in da bagagem, informação sobre o número da porta de embarque e horário de partida, etc).

A principal diferença entre estas modalidades de transporte e os terrestres refere-se ao embarque e ao acesso de veículos:

- Com os aviões, recomenda-se sempre a utilização de mangas pelo facto de estas providenciarem nível de acesso e evitarem a preocupação com as condições climatéricas (chuva, diferenças de temperatura no interior e no exterior, etc.).
- Relativamente aos barcos, as pessoas com mobilidade condicionada devem poder optar por embarcar no cais de carga/descarga, estabelecendo-se uma passagem a partir deste ponto até à principal área destinada aos passageiros.

Generalidades

- Qualquer pessoa devia poder utilizar o sistema de pagamento estabelecido para cada uma das modalidades de transporte.
- As máquinas de bilhetes (bilheteiras) deviam ter um *design* acessível com uma altura aceitável dos botões, a capacidade de diversificação de línguas, informação oral e escrita em Braille com instruções sobre os procedimentos a seguir e a possibilidade de correcção de erros.
- Devia haver uma forma de facilmente se providenciar assistência e consulta.

2. Eficaz/eficiente

Se o transporte público não é eficaz e eficiente, noutras palavras, não está adaptado às necessidades de mobilidade dos utentes (capacidade, horários e carreiras abrangidas), então as pessoas deixarão de o utilizar:

- A rede de transportes públicos tem de cobrir inteiramente uma dada área.
- O número de paragens tem de ser proporcional à dimensão da área (todos os utentes devem encontrar uma paragem próxima, onde quer que se encontrem).
- O número de veículos deve ser aumentado nas horas de ponta para prevenir que as multidões tornem o serviço inacessível.

Sintetizando, uma rede de transporte público, concebida para ir ao encontro das verdadeiras necessidades dos seus utentes, em termos de acessibilidade dos veículos e do próprio serviço, não só criará ambientes físicos agradáveis como reduzirá o número de veículos particulares que circulam nas estradas todos os dias.

TRANSPORTE PRIVADO

Embora se tenha de promover a utilização do transporte público, temos de ter presente que algumas pessoas são obrigadas a utilizar o veículo particular porque têm problemas da mobilidade. Assim, é necessário que:



Quadro 022 > Lugar de estacionamento de rua

- As áreas pedonais sejam criadas por forma a que os veículos – como ambulâncias, carrinhas que têm de carregar/descarregar, ou os pertencentes

a residentes com problemas da mobilidade – possam ter acesso às mesmas: a sinalética de protecção devia, portanto, ser amovível.

- Por toda a cidade existam espaços de estacionamento de superfície reservados para pessoas com mobilidade condicionada.
- Utilizadores com problemas da mobilidade detentores de autorização de estacionamento sejam não só bem informados sobre os seus direitos, como igualmente sobre os seus deveres (estacionar de forma correcta sem pôr terceiros em risco).
- Empresas de aluguer de automóveis ofereçam veículos automóveis adaptados para condutores com deficiência.
- No sentido de garantir a total autonomia dos condutores com deficiência, as estações de serviço/bombas de combustíveis estejam apetrechadas com pessoal efectivo em vez de imporem o *self service*.
- Além disto, pontos de S.O.S nas ruas e caminhos permitissem a respectiva utilização por parte de condutores surdos.

EDIFÍCIOS PÚBLICOS

Muitas e diversas definições do que se deve compreender como “edifícios públicos” são utilizadas.

Neste documento gostaríamos de incluir na nossa definição como todos aqueles edifícios que não são utilizados para habitação privada ou particular.

Estes edifícios normalmente alojam serviços destinados ao público que, mais tarde ou mais cedo, são utilizados pela totalidade da população. Por conseguinte, deviam ser plenamente

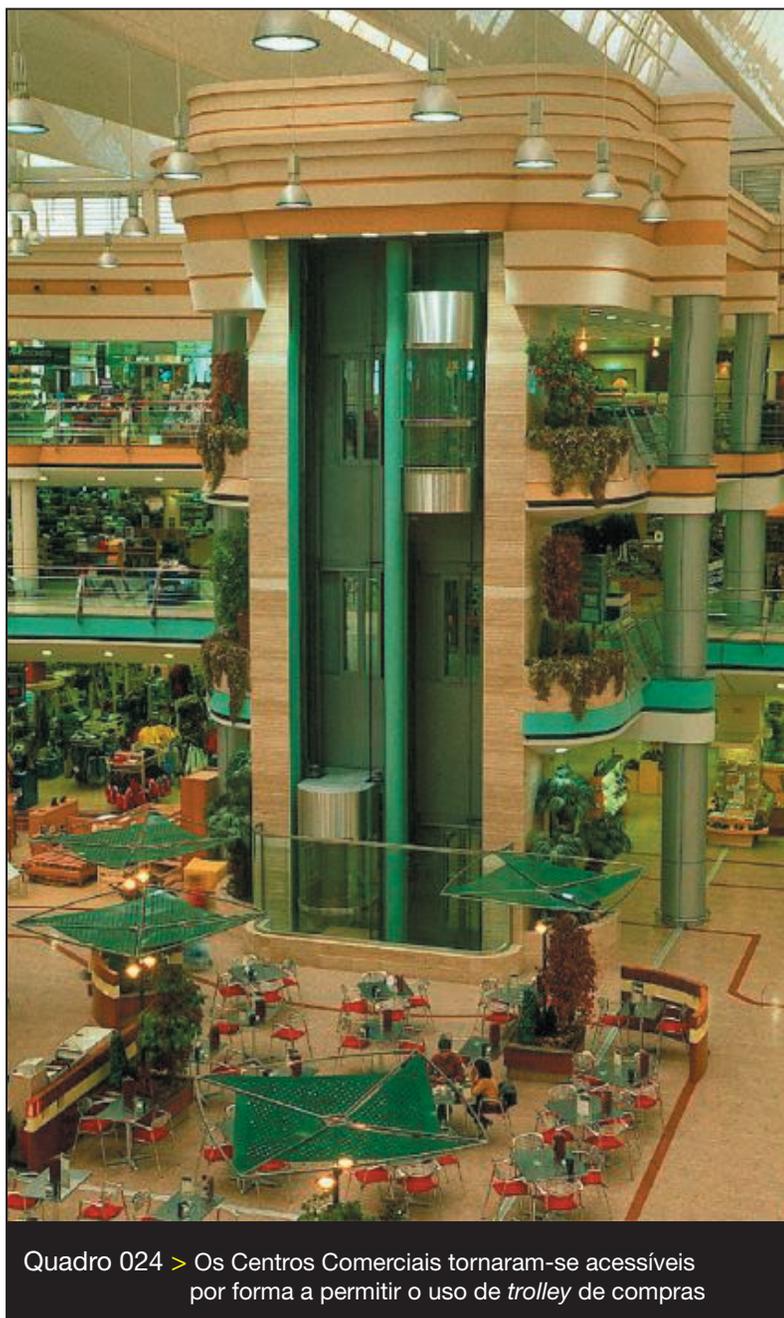


Quadro 023 > Entrada de um edifício público acessível

acessíveis. Além disso, qualquer pessoa qualificada, não importa as suas capacidades físicas, devia poder candidatar-se a um emprego existente em qualquer destes edifícios. Torna-se, portanto, fundamental que todo o edifício, não só as áreas que recebem público, seja acessível (corredores, sanitários, gabinetes, etc.).

Aspectos a ter em consideração:

- **Entrada:** o acesso deve ser ao nível da rua ou, na impossibilidade, deve instalar-se uma rampa com uma ligeira inclinação. As entradas alternativas devem ser evitadas sempre que possível, recorrendo-se às mesmas só em circunstâncias especiais (por exemplo no decurso de trabalhos de construção ou quando o aspecto do edifício de valor histórico ou artístico possa vir a ser alterado e danificado).
- **Informação sobre a traça interior do edifício:** na recepção deve existir um mapa que mostre a disposição do traçado do edifício – número de andares, o andar onde presentemente nos encontramos, localização dos elevadores, escadas, rampas, saídas de emergência, etc..
- **Informação sobre a disposição e localização dos serviços:** ao lado da informação supracitada deve existir um outro mapa mostrando os diversos serviços existentes – número do andar onde funcionam, número de gabinete, repartição de informações, etc..
- **Sistemas de apoio e/ou assistência personalizada.**
- **Acesso às diversas áreas:**
 - Elevadores acessíveis (com espaço suficiente, equipados com informação visual, sonora e tátil), tanto no seu funcionamento normal como em caso de emergência. Na concepção do referido elevador, outros aspectos devem ser considerados como o espaço existente entre o carro e o pavimento do chão ou as pessoas que sofrem de agorafobia e de claustrofobia.
 - Rampas com grau de inclinação leve e harmoniosa.
 - Corredores suficientemente largos que permitam o cruzamento simultâneo dos diversos utentes.
 - Portas de gabinetes suficientemente largas permitindo que qualquer um as atravesse e possibilitando, igualmente, a manobra de cadeiras de rodas.



Quadro 024 > Os Centros Comerciais tornaram-se acessíveis por forma a permitir o uso de *trolley* de compras

- Sanitários: deve existir um número suficiente de sanitários em cada andar com espaço para cadeiras de rodas, sistemas de alarme e todos os dispositivos acessíveis tanto para pessoas de todas as estaturas como para as que sejam dotadas de capacidade de manobra diferenciada. Também há a considerar a existência de locais de assistência a bebés. A limpeza e higiene deve ser feita com regularidade ou através de sistemas de auto-limpeza.
- Evacuação em caso de emergência: existem momentos em que os elevadores não podem ser utilizados, tanto porque não é aconselhável (em caso de fogo) como porque não funcionam (no caso de corte de energia).

Portanto, há que tomar medidas, criando formas alternativas de fuga e de protecção contra o fogo. Não nos devemos esquecer de que todos no edifício, num dado momento, devem saber que há uma situação de emergência, qualquer que sejam as suas capacidades (alarmes visuais e sonoros) e onde quer que se encontrem (nos sanitários, gabinetes, corredores, cafetarias, elevadores, etc.).

PROTECÇÃO CONTRA INCÊNDIOS NOS EDIFÍCIOS

A protecção contra incêndios tendo em vista as Pessoas com Limitações da Actividade (2001 WHO ICF) tem de ser considerada em todos os estádios do *design* da acessibilidade na implementação dos edifícios.

Deve proceder-se a uma consulta prática, directa e significativa a cada uma das pessoas envolvidas.

Na generalidade, o objectivo do próprio *design* da engenharia contra incêndios é independente, a evacuação de todos os andares pode efectuar-se para um local longe do edifício ou, pelo contrário, para um lugar protegido no próprio edifício.

A referência às seguintes categorias de utilizadores é útil para se preparar uma Estratégia de Segurança contra Incêndios...:

- todos os utilizadores com deficiência ou doentes;
- com deficiência visual
- com deficiência auditiva
- com deficiência física/motora
- com deficiência mental/cognitiva.

Pode não ser possível identificar cada uma das Pessoas com Limitação da Actividade. Por causa do estigma social que pende sobre a deficiência, algumas pessoas não querem identificar-se. Outras podem não se aperceber de que têm uma doença ou uma deficiência.

Alguns Pontos de *Design* Importantes num Plano de Defesa Contra Incêndios:

1. “Conhecimento” do edifício
2. Orientação do utente e relacionamento com o exterior;
3. Sinalética simples e não conflituosa com preferência por gráficos em vez de textos;
4. Meios alternativos de evacuação;
5. Detecção rápida e segura – com avisos que devem ser facilmente compreendidos por todos os utentes do edifício;

6. Evacuação por andares e faseada;
7. Áreas de salvamento e assistência;
8. Utilização de elevadores, escadas e tapetes rolantes durante a ocorrência de um sinistro com fogo;
9. Acessibilidade de todas as passagens para evacuação, incluindo escadas;
10. *Design* das estruturas de combate ao fogo nas áreas de evacuação, incluindo escadas.

A saúde já não pode ser descrita como a ausência de doença ou enfermidade, mas como um estado de bem-estar físico, mental, e psicológico.

A palavra “**seguro, salvo**”, por outro lado, significando simplesmente **não ferido ou fora de perigo**, quando empregue e utilizada no contexto da protecção de pessoas contra incêndios em edifícios, é inteiramente inadequada e despropositada para se descrever com propriedade o objectivo correcto do *design* de engenharia contra incêndios, isto é, que durante e depois do processo de Evacuação Independente para um “lugar seguro”, ou Evacuação Independente parcial para um “lugar de relativa segurança” ou Protecção no Lugar, a saúde das pessoas envolvidas, incluindo os bombeiros, deve ser assegurada.

Existem, simplesmente, três componentes do fogo – calor, fumo e chamas.

Ao solicitarmos às pessoas que permaneçam num edifício durante a ocorrência de um incêndio – exige, ter uma maior confiança nos componentes da *performance* da estrutura do edifício relativamente a tais sinistros...:

- protecção dos componentes estruturais, tanto durante como após o incêndio;
- resistência ao fogo (bem como ao fumo) dos “elementos que integram a construção”, como por exemplo, as paredes (incluindo portas convenientemente instaladas e serviços vedados);
- reacção ao fogo de materiais de superfície e acabamentos;
- resistência a colapso progressivo decorrente do fogo;
- resistência a danos desproporcionados causados pelo fogo.

Exige-se à gestão de edifícios e às autoridades locais do sector de incêndios um maior compromisso relativamente à protecção contra incêndios das Pessoas com Limitações da Actividade, devendo estabelecer-se uma comunicação regular entre ambas as partes.

Exige-se um novo patamar de competência (formação e experiência) que integre as disciplinas profissionais e todos os indivíduos envolvidos no *design*, na construção, no controlo, operacionalidade e manutenção dos edifícios.

C.J.Walsh (consulte www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

- Sinalética: os sinais informativos (logos, setas direccionais, etc.) devem ser claros e descrever o serviço que integram (evitar tanto os novos *designs* que causam confusão como o uso de letras ou iniciais).

A sinalética dirigida às pessoas com deficiência visual deve ser igualmente instalada.

- A iluminação deve ser suficiente e localizada por forma a constituir um guia dos itinerários a seguir.
- Filtros em sistemas de ar condicionado com boa manutenção devem ajudar a evitar alergias.
- As paredes devem estar libertas de obstáculos para que os cegos se orientem ao longo das mesmas.
- Elementos perigosos desnecessários: alguns elementos decorativos podem ser perigosos se não forem bem concebidos, instalados ou referenciados:
 - grandes espelhos ou vidraças que imprimem aos espaços uma sensação de continuidade.
 - Pavimentos encerados onde se escorrega facilmente.
 - Portas a infra-vermelhos cujo funcionamento está dependente da altura da pessoa.
 - Tapetes não presos ao chão.
 - Balcões de atendimento de público com arestas salientes.
 - Superfícies reflectoras ou pavimentos revestidos a azulejo que podem induzir em erro.

Mas no *design* dos espaços há outros aspectos a considerar, tais como pessoas alérgicas para quem os edifícios têm de estar apetrechados e equipados com um sistema de ar contra poléns e bactérias e com as áreas de fumo separadas.

As actividades de lazer, como as idas ao cinema, aos museus, restaurantes, às lojas ou aos centros comerciais fazem parte do dia-a-dia e, portanto, as exigências no campo da acessibilidade são as mesmas das das ruas ou edifícios públicos.

- Cinemas , teatros e salas de concertos:
 - A bilheteira deve estar a uma altura que permita que todos a utilizem.
 - As salas de cinema devem incluir espaços para cadeiras de rodas, um sistema de indução que permita o som ser difundido em FM e um sistema sonoro transmitido para pessoas com deficiência visual.

- Todos os eventos públicos devem incluir tradução simultânea para a língua local ou para qualquer outra e para a língua gestual.
- Museus: todos devem poder deslocar-se, seguindo o itinerário estabelecido; todas as peças expostas devem encontrar-se em lugares acessíveis e a informação relevante disponibilizada em formato visual, sonoro ou tátil, dependendo dos artigos em exposição.
- Lojas: todos devem poder olhar para os artigos expostos e ler sem dificuldade os preços assinalados nas etiquetas. Nas lojas de vestuário, os gabinetes de prova devem ser completamente acessíveis.
- Restaurantes, bares e cafés: os alimentos e as bebidas servidas assim como o equipamento e o serviço prestado devem respeitar a diversidade dos clientes (cadeiras para crianças, os menus escritos em Braille e em várias línguas, opções para vegetarianos, celíacos, para os que professam diversos credos religiosos e disponibilização de apoio que vá ao encontro da satisfação de necessidades específicas dos clientes como acontece com os que precisam de quem lhes corte os alimentos, quem lhes indique a posição dos mesmos, etc.).
- Centros desportivos, feiras, estádios, jardins zoológicos, etc.: os aspectos a considerar aqui são os que se referem aos espaços abertos e cujos requisitos no âmbito da acessibilidade se identificam com os exigidos para ruas e passeios. No que concerne as instalações internas, aplica-se o mesmo que está estabelecido para os edifícios públicos.
- Hotéis: devem existir sanitários acessíveis nas áreas comuns. Os quartos devem ter portas acessíveis, camas articuladas com altura adaptável e chuveiro e lavatório para os que têm necessidade de ajuda de terceiros na sua higiene diária.

Edifícios históricos

Algumas administrações são relutantes em introduzir adaptações nos edifícios históricos, argumentando que as melhorias decorrentes da acessibilidade podem afectar a herança histórica.

Se um castelo ou um palácio mantêm a traça desde a sua construção, sem sanitários ou electricidade e apenas utilizados com propósitos arqueológicos, só neste caso é que o argumento anterior seria aceitável.

Mas, pelo contrário, o edifício tem uma utilização cívica e, portanto, está dotado de instalações como as acima referidas, não existe qualquer razão para evitar introduzirem-se melhorias que visem a acessibilidade, providenciando o respeito pelo traçado original e ressaltando as alterações produzidas. Assim, desta forma, todos podem fruir a herança histórica.

INTEGRAÇÃO DE EDIFÍCIOS HISTÓRICOS NO CONTEXTO DO MEIO EDIFICADO

Constitui uma parte fundamental da nossa história comum o tesouro cultural representado e integrado nos muitos edifícios e ambientes físicos antigos, que necessitam de ser preservados e protegidos. Estes edifícios são frequentemente inacessíveis enquanto que, ao mesmo tempo, os requisitos com que são apetrechados em termos da sua preservação colocam obstáculos no caminho de uma mudança positiva a empreender. Edifícios mais antigos muitas vezes albergam serviços administrativos centrais destinados ao atendimento de público.

A sociedade actual exige muito dos antigos edifícios em termos práticos. Como parte integrante destas exigências, os edifícios devem ser acessíveis e utilizáveis por pessoas com mobilidade condicionada. Partindo de todos os objectivos de inclusão e normalização, os exemplos de como se tornam acessíveis os velhos e antigos edifícios são apresentados para mostrar que um tratamento considerado do seu valor histórico pode combinar-se e estar em conformidade com a respectiva acessibilidade e utilização por parte das pessoas com limitações da actividade.

Elena Siré, Arquitecta do Real Instituto de Tecnologia – Infraestrutura, Análise do Meio Edificado - Estocolmo, Suécia (Consulte www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

HABITAÇÃO

O lar/habitação constitui um espaço pessoal que partilhamos com a família e os amigos. Aqui decorrem as actividades relacionadas com o nosso desenvolvimento social e individual, e, portanto, tem de se adaptar ao nosso estilo de vida e a quaisquer alterações que possam ocorrer.

Podem distinguir-se dois tipos de habitação:

1. **Habitação individual:** a totalidade do espaço (jardim, entrada e divisões, etc.) é pertença e da responsabilidade dos que nela vivem.



Quadro 025 > Rampa à entrada de uma habitação

2. **Blocos de habitação:** os espaços são comuns (entrada, elevadores, passagens, escadas, jardim, etc.) e devem ser totalmente acessíveis enquanto que os espaços das próprias habitações dependerão dos respectivos inquilinos.

Em ambos os casos, a habitação deve ter um mínimo de requisitos: habitabilidade, conforto, segurança, a possibilidade de se poder desenvolver actividades relacionadas com a cultura e hábitos como comer, descansar, trabalhar e recrear/lazer. Mas, cumulativamente com estas exigências mínimas, há que garantir que toda e qualquer habitação possa receber a visita de uma pessoa com deficiência. Portanto tem de se assegurar que:

- O acesso do exterior ao interior da casa/habitação não deve apresentar quebra ou ser superado através de meios mecânicos.
- As portas devem ser suficientemente largas para permitir a passagem de uma cadeira de rodas.
- Pelo menos um dos sanitários deve permitir ao utilizador de cadeira de rodas manobrá-la com autonomia.

As habitações que preenchem estes requisitos são designadas como “visitáveis”.

Em termos de **acessibilidade**, devemos-nos lembrar que, embora não tenhamos problemas relacionados com o ambiente vivencial enquanto o fruímos, aqueles podem aparecer mais tarde, em qualquer altura, quer temporária quer permanentemente. Portanto, se quisermos construir habitações que durem uma vida, não contando com alterações que podem ocorrer e não considerando aqui as habitações “visitáveis”, temos de considerar as que sejam convertíveis e versáteis.

Habitações adaptáveis: podem ser acessíveis através de intervenções simples e de baixo custo.

Nesta secção também é importante a questão da sustentabilidade, isto é, assegurar que o bem-estar dos utentes actuais não comprometa o das gerações futuras. Relativamente a este dado, a distribuição correcta dos recursos energéticos conduz a uma melhor *performance* para o utilizador actual e origina poupanças em termos do consumo de energia através tanto da utilização como da manutenção. Mais, para que a habitação seja sustentável é fundamental considerar outros aspectos como a reciclagem, a duração dos materiais, a manutenção e conservação ambiental.

Creemos que o *design* das habitações deva respeitar os requisitos mínimos que enformam a acessibilidade, aparte o valor desejado do edifício no mercado e que não esteja dependente do poder de compra do utilizador.

COZINHA PARA TODOS™

A Cozinha para Todos™ deve ser manuseável e estar apta a responder às diferentes solicitações em mudança. Caso seja possível adaptar a cozinha às circunstâncias sempre em evolução, será uma cozinha para toda uma vida. A exigência básica traduz-se num sistema construtivo separado dos módulos suplementares.

Karl Luig (Consulte www.eca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

HARMONIZAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NA EUROPA

Houve uma evolução na Europa desde os meados dos anos 90 & CEA – 1996.

Todos os Estados Membros da UE e os Países que aderiram em 2004 têm de sujeitar-se e proceder em conformidade com a legislação do Mercado Único... barreiras técnicas para comércio não é permitido... as exigências nacionais impostas na construção de edifícios têm, portanto, de ser definidas em termos funcionais. As exigências consagradas pelo uso têm de ser apresentadas apenas como medidas orientadoras.

Enquanto a Política Social em cada Estado Membro conserva o seu carácter nacional específico, existe, presentemente, uma expectativa legítima por parte das Pessoas com Limitações da Actividade (2001 OMS CIF) que se traduz, por exemplo, em serviços e

directrizes técnicas. Deve operar-se uma harmonização na Europa. As diferenças dramáticas da “qualidade” de um país para o outro não podem continuar a ser racionalizadas ou explicadas.

Assim, gostaria de propor a ideia de um Euro Código da Acessibilidade – um Código Europeu Normalizado de *Design* e Práticas de Construção para a Acessibilidade do Meio Edificado.

Este Euro Código inicial sobre Acessibilidade cobriria as seguintes áreas:

- Parte I - Geral;
- Parte II - Planeamento dos Espaços & Trabalhos de Infraestrutura;
- Parte III - Edifícios & “Local de Trabalho”;
- Parte IV - Protecção contra Incêndios nos Edifícios
- Parte V - Tecnologias Electrónicas, de Informação & Comunicação (e- Acessibilidade)
- Parte VI - Transportes

O tipo de documento modelo para o Euro Código da Acessibilidade seria um típico Euro Código Estrutural... que foi desenvolvido no âmbito da Directiva 89/106/CEE da UE sobre Produtos para a Construção.

A “Nova Abordagem” da Harmonização e Normalização Técnicas, de 1985, exige que seja específica no sentido de se proceder à esquematização e redacção do Código Europeu...

Formato do Euro Código sobre Acessibilidade.

Um Euro Código Harmonizado constituirá um guia para “pessoas competentes”. e ser utilizado apenas pelas mesmas. É um documento conciso, não tendo como finalidade ser um manual de *design*.

Variantes regionais do *design* e da construção têm que ser consideradas.

Um texto explicativo do Euro Código da Acessibilidade irá variar segundo a amplitude.

Um Euro Código Harmonizado disponibiliza princípios de *design* e normas operacionais de actuação, para serem aplicadas.

Os Princípios compreendem informações gerais, requisitos e definições para as quais não é permitida qualquer alternativa, a menos que especificamente explicada e justificada.

As Normas que regulamentam a respectiva aplicação são geralmente normas reconhecidas, as quais seguem o estatuído e satisfazem os requisitos constantes dos Princípios. Se, para um determinado *design*, desejam utilizar uma norma de *design* alternativa, que difere das Normas de Aplicação consignadas no documento, isto pode ser autorizado e feito desde que se produza a necessária justificação e que esta demonstre que a norma alternativa está em conformidade com os Princípios.

Documentos de Apoio.

Produtos Europeu Harmonizado, *Performance* e Normas de Ensaio, publicadas pelo (CEN).

Aprovações Técnicas Europeias Harmonizadas (ETA's).

Na falta do supracitado - Normas Nacionais e Certificados Nacionais de Acordo.

Manuais de *Design* Regionais nas Línguas Locais.

C.J. Walsh. Arquitecto, Fire Engeneer & Technical Controller. Member, CIB Working Commission 14: Fire. Chief Technical Consultant. Sustainable Design International Ltd. (consulte www.eca.lu para obter mais informação sobre o assunto)

SERVIÇOS PÚBLICOS DE INFORMAÇÃO

Até recentemente, os jornais, a televisão, a rádio e alguns serviços telefónicos eram responsáveis pela informação difundida pelo público sobre os eventos e os acontecimentos locais, nacionais e mundiais. Mas, hoje em dia, embora estes serviços continuem a desempenhar o seu papel diário, informando e comunicando, os avanços que se processaram no campo das novas tecnologias conduziram ao que hoje é conhecida como a sociedade de informação.

Qualquer pessoa com um computador, ligado à Internet, pode agora obter informação sobre qualquer que seja o assunto, proveniente de qualquer lugar, em qualquer língua (outros media até utilizam esta fonte para obter notícias e imagens).

Além disso, o desenvolvimento da tecnologia significa que uma pessoa, quaisquer que sejam as suas capacidades mentais, físicas ou sensoriais, pode aceder à mesma informação que a facultada ao resto da população: teclado em *Braille*, motor de busca para pessoas com deficiência visual, sintetizadores de voz/som, informação escrita, textos em línguas diferentes, opções para mudança do tamanho das letras ou da cor de fundo, etc..

Dada a importância deste meio a nível social, existem já directrizes internacionais, directivas Europeias e regulamentos nacionais com o objectivo de tornar acessíveis os sites do Governo:

- O acesso à Rede não deve ser dificultado pelas características do computador e do motor de busca.
- As imagens devem ser devidamente descritas.
- As dimensões das letras e os contrastes de cor devem ser considerados.
- Os gráficos animados devem ser evitados como motores de busca porque as pessoas com deficiência visual não os conseguem ler.
- Deve ser sempre possível voltar à Página inicial – Home Page - sem ter de utilizar os botões do motor de busca.
- A língua utilizada deve ser clara, e fácil de compreender por todos.

- Deve existir um índice detalhado dos diversos serviços existentes na Rede Web.

Finalmente, é importante que toda a população tenha acesso a estes serviços de informação, quer através da criação de centros municipais, que podem ser visitados pelos utentes, quer estabelecendo contactos via Internet nas respectivas residências.

A Iniciativa da Rede de Acessibilidade (WAI) em coordenação com organizações no mundo inteiro, tem por objectivo estabelecer a acessibilidade da Rede através de 5 áreas primárias: tecnologia, directrizes, instrumentos, educação e pesquisa, investigação e desenvolvimento. (copiado da rede da WAI em <http://www.w3c.org/WAI/>)

SUMÁRIO DA CONTRIBUIÇÃO DAS (NOVAS) TECNOLOGIAS E RESPECTIVO IMPACTO NA QUALIDADE DE VIDA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

O documento é um sumário de um relatório compilado pelo autor para o Conselho da Europa, no enquadramento de um conjunto de Recomendações sobre o impacto das novas tecnologias na qualidade de vida das pessoas com deficiência. Um Comité de peritos criado pelo Conselho da Europa (P-RR-NTH), preparou o projecto de Resolução sobre a política a apresentar ao Conselho da Europa. O Comité de Ministros do Conselho da Europa adoptou esta Resolução ResAP (2003) na sua reunião de 24 de Outubro de 2001.

O Comité de peritos coligiu dados provenientes dos Estados Membros que integraram o Acordo Parcial no Campo Social e da Saúde Pública do Conselho da Europa, de Organizações Europeias Internacionais Não-Governamentais e de outras organizações, utilizando diversos meios e num período que se estendeu desde os meados de 1998 aos princípios de 2001. A informação tomou em consideração pontos de vista nacionais e internacionais, políticas, programas, acções em desenvolvimento e planeadas sobre a temática em epígrafe. Foi reforçado por um consultor externo no sentido de se proceder à análise da informação e para que fosse criado um relatório global. Estes documentos, o relatório e a Resolução ResAP(2001)3 podem ser solicitados ao Conselho da Europa (O Impacto das novas tecnologias na qualidade de vida das pessoas com deficiência, elaborado por Theo Bougie, e a Resolução ResAP (2001)3, aprovada pelo CD-P-RR na sua 24ª sessão, em Haia, datada de 26-29 de Junho de 2001).

O relatório fornece a descrição dos pontos principais como os referentes à Qualidade de Vida.

Considera, igualmente, os diferentes tipos de incapacidade existentes, como as deficiências funcionais e as estruturas do corpo. condicionamento e restrições da actividade e problemas decorrentes da participação na sociedade. Isto significa, por exemplo, que cobre tanto as deficiências físicas e sensoriais, como as referentes às dificuldades e conseqüente limitações da aprendizagem, incapacidade mental e condicionamento da participação na comunidade devido a factores pessoais e ambientais.

O relatório cobre as novas tecnologias, representando um espectro muito alargado das tecnologias básica, intermédia e a que se aplica num grande número de áreas diversificadas. O termo “novas tecnologias” refere-se, igualmente, ao desenvolvimento cada vez mais acelerado de novos produtos, sistemas e serviços que assentam na aplicação de tecnologias por vezes altamente complexas. Abrange a tecnologia no que concerne o consumidor com base nos princípios que norteiam o *design* para todos, tecnologia-e-serviços-para-todos como parte integrante da infraestrutura tecnológica (por exemplo, o transporte público, telecomunicações, Redes de “ICT”, sistemas de alarme), tecnologia utilizada na acessibilidade física dos edifícios e no meio edificado e, obviamente, a tecnologia de apoio.

São formuladas as condições a considerar no sentido de se obter uma implementação bem sucedida das novas tecnologias, variando as condições a serem preenchidas, por exemplo, pela pessoa com deficiência na moldura do meio físico (acessibilidade física), na sociedade, no enquadramento da legislação, nas condições criadas pelos serviços prestados, no *design*, na normalização e no desenvolvimento do mercado.

As conclusões mostram que as novas tecnologias podem desenvolver a qualidade de vida das pessoas com deficiência até de uma forma melhor do que o faziam as tecnologias tradicionais. Contudo, há necessidade de se estabelecer um conjunto coerente de acções para se evitar que novas tecnologias criem simplesmente novas barreiras a grupos de risco devido a deficiências específicas, a certas actividades e participação na sociedade. Com vista a conseguir-se uma sociedade para todos, esta extensa gama de medidas tem de ser considerada com seriedade para se evitar o isolamento profundo ou a ignorância.

Autor: Theo Bougie (Consulte www.eca.lu para obter mais informação sobre o assunto)

CAPÍTULO 4

RECOMENDAÇÕES PARA A GESTÃO DA ACESSIBILIDADE
O EXEMPLO DAS AUTARQUIAS

O PLANO DA CIDADE PARA TODOS

No capítulo anterior descrevemos uma série de recomendações para que meios ambientais e físicos fossem adaptados por forma a ter em conta a diversidade da população. Contudo, para que tais adaptações se tornem realidade, será fundamental possuir um método de intervenção que congregue as diferentes partes envolvidas no processo (por exemplo, políticos, técnicos/peritos, representantes de associações).

O Plano Cidade para Todos pode tornar-se num instrumento útil, especificando áreas de acção e definindo um sistema de gestão, assim como coordenando, analisando e avaliando a opinião de todos os envolvidos: políticos, técnicos, cidadãos e empregados. Vamos, seguidamente, descrever um plano potencial, consistindo o mesmo em 7 etapas que, exceptuando o diagnóstico, se desdobram em paralelo:

- Diagnóstico
- Planeamento político
- Envolvimento dos cidadãos
- Planeamento técnico
- Contribuição dos cidadãos
- Gestão
- Informação dos cidadãos

Diagnóstico

Antes de se adoptar um método de intervenção, é necessário compreender o estado actual do meio ambiente físico, coligindo e analisando os dados existentes sobre:

1. **Pessoas:**
 - Pirâmide etária
 - Tendências de crescimento
 - Distribuição territorial
 - Censos de pessoas com deficiência e/ou os em risco de exclusão
 - Associações
 - Elos entre o município local e as associações
 - Necessidades da população

2. Meio ambiental físico:

- Espaço urbano
- Edifícios
- Transporte
- Serviços municipais

3. Gestão:

- Acção política
- Estruturas administrativas
- Redes de participação
- Formação de técnicos em *Design para Todos*

A análise dos dados coligidos vai fornecer uma informação detalhada sobre o estado actual do meio ambiente físico e este documento constituirá uma base valiosa sobre a qual pode assentar o planeamento a que obedecerá a intervenção.

Se, como aconteceu em Esch-sur-Alzette, a cidade efectua um diagnóstico, os principais problemas sobre acessibilidade aparecem segundo a sua real dimensão.

<http://www.esch.lu>

Planeamento político

Depois de se elaborar um documento sobre o actual estado do meio físico, o passo seguinte a dar refere-se à condução política das futuras intervenções.

- a. **Condução política:** nomeando membros do governo local que aceitem a responsabilidade de criar uma Cidade para Todos, assim como aqueles que se comprometam a gerir certos pelouros específicos, a proceder ao planeamento e à difusão de informação.

Em suplemento, deve ser elaborada uma lista das áreas locais que vão ter um papel importante e preponderante (como, por exemplo, acção social, urbanismo, desporto, manutenção) e criado um comité interno de coordenação para assegurar uma gestão harmoniosa.

- b. **Prioridades de âmbito geral:** para que se possa planear o desenvolvimento da intervenção, a informação coligida no decurso da etapa em que se procedeu ao diagnóstico deve ser confrontada com o programa político e com quaisquer intervenções programadas/planeadas por promotores não autárquicos (gás, água, empresas de fibras ópticas, etc.).

Ao estabelecerem-se prioridades, deve recordar-se que não são só as ruas e os passeios que devem ser acessíveis, mas também a informação e os serviços (como, por exemplo, o desporto, as Redes informáticas, os locais de estacionamento).

O PLANO CIDADE PARA TODOS, DE BARCELONA

Ocasionalmente esquecemo-nos que os problemas decorrentes da utilização dos espaços, dos serviços ou dos produtos, no contexto do meio físico do dia-a-dia, não são exclusividade das pessoas com deficiência, mas ao contrário do que parece, preocupamo-nos com todos mais tarde ou mais cedo.

Quando nos pusemos a caminho, partindo do Conselho Municipal de Barcelona para tornar realidade a Cidade para Todos, julgámos que a participação do cidadão era da mais alta importância, dado o facto de que cada pessoa é única relativamente à outra, e, portanto, daí ter necessidades diferentes.

O Município de Barcelona apoiou uma boa equipa técnica, formada por especialistas nas várias áreas de actuação, para darem corpo ao do Plano de Acessibilidade e vigiar correctamente os respectivos desenvolvimentos, a continuidade das etapas propostas e a valorização final das intervenções. Este grupo foi alargado para se constituir em Grupo de Trabalho o qual, além dos técnicos, integrou alguns grupos diferenciados de cidadãos, nele ficando representados, (associações de pessoas com deficiência, vizinhos, pessoas do mundo dos negócios, etc.).

O nosso objectivo traduziu-se no facto de que todos os cidadãos assim como os visitantes de Barcelona pudessem fruir uma boa qualidade de vida, utilizando -a de uma forma autónoma nos serviços e actividades postos à sua disposição e participando no seu desenvolvimento.

Actualmente, graças a coordenação positiva do Grupo de Trabalho e das varias forças e agentes sociais que intervêm no desenvolvimento do Plano, a acessibilidade no equipamento e nos serviços triplicou.

A transformação que se fez sentir na cidade desde a aplicação do Plano, confirma, uma vez mais, que a acessibilidade beneficia todos...

Francesc Narvèz (Consulte www.eca.lu para obter mais informação sobre o assunto)

Envolvimento dos cidadãos

Uma vez definidas as prioridades pelo Governo local, é fundamental que os representantes municipais se encontrem com os munícipes para os informar sobre:

- A vontade política no sentido de se criar uma Cidade para Todos
- Quem vai liderar a política delineada
- Método a seguir para se desenvolver o Plano
- Prioridades de carácter geral a implementar
- Sistemas através dos quais os residentes (munícipes) se envolvam no processo.

Contudo, além de prestar informação, o primeiro contacto com os residentes/munícipes deve ser no sentido de os ouvir, de conhecer as suas opiniões sobre o Plano. Por conseguinte, os que forem convidados para a reunião devem incluir não só os que parecem ser directamente afectados pelas condições decorrentes da falta de acessibilidade como, também, os grupos e associações interessadas que o não parecem ser (associações de residentes, proprietários de lojas e de bares, etc.) porque, como utilizadores, têm diariamente contactos directos com o meio ambiental físico em questão e sentirão necessidades específicas (como, por exemplo, carga e descarga de artigos, criar esplanadas em frente dos bares e dos cafés, áreas para crianças).

Planeamento técnico

Depois da reunião com os residentes/munícipes, as respectivas opiniões têm de ser integradas nas prioridades de carácter geral. Uma vez assim feito, pode dar-se início ao trabalho sobre o planeamento das intervenções e, subsequentemente, decidir-se os procedimentos a seguir para a prossecução e realização das mesmas.



Os procedimentos potenciais são como a seguir se descrevem:

- Integração no enquadramento do plano de manutenção urbana existente.
- Integração no enquadramento de novos projectos e serviços a efectuar no decurso do presente mandato ou período de funções.

Em Helsínquia, o envolvimento da organização dos utentes melhorou extraordinariamente o Plano de acessibilidade da Cidade.

O planeamento técnico das obras de acessibilidade é o garante da continuidade do processo de melhoria:

- Desenvolvendo uma análise das condições de acessibilidade e sustentação dos serviços ou incluindo os critérios que norteiam o *Design* para Todos nos sistemas internos qualitativos (melhorando a qualidade dos serviços em termos de usabilidade, participação e qualidade total).
- Integrando no âmbito de projectos ou de outras agências sociais, quer sejam entidades privadas, quer sejam outros organismos públicos.
- Sensibilizando o cidadão e lançando campanhas de participação (alguns problemas decorrentes da falta de acessibilidade são criados pelas próprias pessoas, como, por exemplo, automóveis mal estacionados ou colocação de outros obstáculos na via pública).

- Desenvolvimento de normativos legais, em outras palavras, de normas e regulamentos internos que alterem ou melhorem o actual estado das coisas.
- Criação de uma alínea orçamental específica para aqueles casos que pressupõem a acessibilidade e que não podem ser tratados da forma atrás descrita.

AUDITORIAS SOBRE O ACESSO – UM INSTRUMENTO PARA O PLANEAMENTO DA MELHORIA DA ACESSIBILIDADE NO MEIO EDIFICADO

Uma auditoria sobre o acesso é uma forma de avaliação de um edifício e de serviços no que concerne a acessibilidade para as pessoas com deficiência. Consiste, no mínimo, de uma visita “in loco” e de um relatório com recomendações para serem postas em prática.

Para que servem?

Constituem a base sobre a qual assenta um plano ou estratégia visando a melhoria do acesso.

Podem ser requeridas e autorizadas porque:

- solicitadas pelo mecenato ou outros criadores de projectos
- permitem aos que prestam e disponibilizam serviços responder a obrigações regulamentadas por lei
- são reconhecidas como exemplos de boas práticas na actualização de edifícios e de serviços.

O que cobrem?

As auditorias sobre o acesso não consideram o edifício isoladamente. Analisam detalhadamente a forma como o edifício é utilizado e revêem a acessibilidade dos serviços oferecidos. Os pontos a cobrir incluem:

- acesso ao edifício
- espaços destinados ao público
- áreas destinadas ao pessoal
- serviços e instalações
- políticas, práticas e procedimentos (linhas de actuação)
- serviço ao consumidor
- informação e publicidade
- interpretação e meios alternativos de acesso.

Sarah Langton-Lockton, 8 de Julho 2003 (Consulte www.eca.lu para obter mais informação sobre o assunto)

Contributos dos cidadãos

Uma vez definidas e estabelecidas as intervenções a fazer, deve convocar-se outra reunião de residentes para que sejam informados sobre os objectivos específicos a ter em conta e, uma vez mais, atender as suas opiniões.

Os resultados finais do planeamento técnico, aprovados pela autoridade local, serão divulgados e veiculados através dos media, normalmente utilizados pelo conselho municipal.



Gestão

Cada autoridade local deve elaborar um Plano da Cidade para Todos segundo os respectivos costumes, no âmbito das suas responsabilidades e potencialidades. Assim, o nosso objectivo, nesta secção, é o de ilustrar um modelo possível – que não o único – com base na criação de um grupo de trabalho a que chamaremos Equipa que vai elaborar o Plano da Cidade para Todos (Equipa do Plano Cidade para Todos). Esta equipa deve ser dirigida politicamente por um quadro superior da administração local e deve incluir representantes de cada uma das áreas que integram o plano. O Conselho deve, igualmente, nomear um Coordenador de Equipa.

Na cidade de Blanes (Espanha) entrou em vigor um decreto local para garantir que os fornecedores de água, electricidade e gás construam passeios acessíveis depois de ultimados os trabalhos de manutenção.

As **funções da equipa:**

- Quadro de proposta para intervenções de larga escala a ser submetido à aprovação do Conselho municipal

- Aprovar trabalhos menores e respectivas alterações
- Monitorar e supervisionar o desenvolvimento do trabalho
- Preparar o planeamento técnico para o mandato seguinte
- Actuar na qualidade de entidade negociadora para obtenção de financiamentos externos
- Detectar quaisquer irregularidades
- Aplicar a disciplina interna quando necessário e, no caso de departamentos externos, tomar medidas legais.
- Reunir com os residentes
- Preparar material para divulgação.

A experiência tem demonstrado que, desde que o coordenador esteja estreitamente envolvido na actividade e os mecanismos de controlo sejam correctos, então, a reunião bimensal do grupo é suficiente para assegurar o desenvolvimento apropriado do plano.

O **papel do coordenador** é para assegurar que:

- O diagnóstico inicial esteja documentado num formato que possibilite e garanta uma actualização constante dos dados
- Mecanismos de controlo sejam desenvolvidos e mantidos
- Os peritos responsáveis pelos projectos no contexto do plano tenham a necessária formação e supervisão
- A filosofia subjacente ao plano seja comunicada, a nível interno, ao Conselho local e aos departamentos sociais
- As alterações e mudanças necessárias sejam realizadas e documentadas
- Os relatórios periódicos de gestão sejam efectuados juntamente com um relatório sumário do planeamento
- Sejam aproveitadas todas as oportunidades que pressupõem financiamento externo
- O planeamento técnico para a legislatura seguinte seja elaborado.

Em todas as cidades europeias, onde foi nomeado um corpo de coordenação, o compromisso da cidade com a acessibilidade aumentou.

Sintetizando, o trabalho desenvolvido pelo coordenador é fundamental para a exequibilidade do plano, como uma boa gestão irá maximizar as intervenções com um mínimo de recursos necessários

Informação dirigida aos cidadãos

No início do processo de planeamento, é aconselhável e sensato que as reuniões sejam menos espaçadas e mais regulares para que uma boa comunicação entre os munícipes e os representantes autárquicos seja assegurada, especialmente se não tenha sido esta a prática habitual. Contudo, uma vez estabelecidos os mecanismos de participação, será suficiente reunir com os munícipes nas ocasiões em que haja necessidade de apresentar os relatórios mensais; é nesta altura que os munícipes têm a oportunidade de darem a conhecer as suas opiniões sobre o plano em desenvolvimento e apresentarem sugestões na prossecução de melhoramentos.

Esta fase podia igualmente incluir a difusão de informação para os media, descrevendo-se a forma como o projecto se está a desenvolver, o início ou a finalização da parte chave do mesmo e os resultados anuais acabados de ultimar.

Todos os cidadãos valorizam de modo positivo a preocupação das entidades locais pela adopção de melhorias no campo da acessibilidade.

EDIFÍCIOS ACESSÍVEIS – DO SONHO IMPRATICÁVEL À REALIDADE

No decurso dos últimos 20 a 30 anos, foram publicadas muitas centenas de leis, normas e directrizes tendo por alvo a acessibilidade dos edifícios em prol das pessoas com deficiência. Contudo, ao viajar pela Europa na minha cadeira de rodas, verifico a existência de inúmeros obstáculos em tudo que é sítio, e pior ainda, surgem, por todo o lado, novos obstáculos.

Apesar do facto de ao longo de 30 anos se exigirem edifícios acessíveis para as pessoas com deficiência em muitos países Europeus, tais construções estão longe de serem regra. No sentido de finalmente pôr em prática e aplicar a teoria na construção diária e rotineira, em todos os países são exigidos quatro instrumentos complementares. Especificamente, se não existir uma rede de técnicos locais para verificar os **projectos de construção** e dar parecer sobre os mesmos, a ideia de construções acessíveis corporizadas em cada um deles e em todos eles nunca se tornará realidade.

1. Leis e directrizes práticas
Textos como leis, padrões e directrizes devem ter metas a atingir e serem dotados de requisitos específicos. Estas especificações no papel constituem um instrumento essencial e fundamental, mas a mera existência de informação e de regulamentos legais não é, obviamente, suficiente.
2. Pressão e controlo locais
Leis, regulamentos e directrizes são só respeitadas e implementadas onde exista pressão e controlo locais para cada um dos projectos de construção.

3. Rede de técnicos locais
Para que cada edifício a construir seja acessível a todos, levantam-se questões específicas que não podem ser respondidas no papel. Projectistas e arquitectos regulares não têm conhecimentos especializados ou a experiência necessária. Praticamente todos os edifícios necessitam de parecer técnico. Consequentemente, é indispensável a necessária rede de consultores regionais, quer para o planeamento conceptual, quer para a respectiva exequibilidade e realização.
4. Centro nacional para construção acessível
Cada país deve ser dotado de um centro nacional de especialistas para a troca de experiências e a coordenação de promotores e técnicos locais. Deve ser dotado de documentação completa abrangendo e cobrindo o país em questão. Será responsável pela identificação e colecção de recursos e saberes básicos.

Na Suíça, por exemplo, estes quatro instrumentos complementares foram aperfeiçoados nos últimos 20 anos. Começaram, agora a dar frutos positivos. Relativamente a 2003, a situação é como a seguir se refere:

- população: 7,5 milhões
- projectos de construção relevantes: cerca de 15.000 anuais
- rede regional de técnicos e grupos de pressão: 22, por outras palavras, 1 técnico para cada 700 projectos de construção
- centros nacionais de aconselhamento: 2 com cerca de 7 técnicos cada um
- leis/directrizes: 1 normativo nacional de não discriminação, 26 leis regionais de construção incluindo regulamentos para construção acessível, 1 norma nacional de construção, 20 directrizes adicionais e brochuras técnicas (todas em Alemão e em Francês).

Joe A. Manser, arquitecto, Director do Centro Suíço de Construção Acessível para Pessoas com Deficiência 19.06.2003 (Consulte www.wca.lu para obter mais informações sobre o assunto)

CAPÍTULO 5

ALARGAMENTO DA EUROPA SEM REPETIÇÃO DE ERROS

ALARGAMENTO DA EUROPA SEM REPETIÇÃO DOS ERROS DO PASSADO

Historicamente, a preocupação com a acessibilidade tem estado intimamente ligada aos níveis de democracia e do crescimento económico. Assim, o envolvimento das cidades na prossecução de uma melhor acessibilidade na Europa depende, igualmente, destes factores.

É importante não repetirmos os erros do passado mas inspirarmo-nos nas histórias de sucesso recentes.

Sugestões importantes para as cidades começarem a caminhar no sentido de se tornarem Cidades para Todos:

- A acessibilidade é para todos os cidadãos e não apenas para os utilizadores de cadeira de rodas.
- É necessário a existência de um enquadramento legal claro e compreensível da acessibilidade. O CEA 2003 pode constituir essa base como aconteceu no passado e ainda no presente nos países Europeus.
- Os cidadãos têm de participar no processo de decisão e postos ao corrente dos planos e respectivos resultados.
- Antes de se inventar algo, utilize as redes internacionais para conhecer como foram resolvidas situações semelhantes nas outras cidades
- Investigue as possibilidades existentes de apoio financeiro externo através de programas de uma ou outra administração ou da Comissão Europeia.
- Qualquer dos funcionários municipais com um elevado perfil técnico/profissional pode ser indusriado sobre a problemática da acessibilidade com o objectivo de se converter no coordenador do Plano da Cidade para Todos. Neste sentido recomendamos a cooperação com as cidades que já possuem um Plano de Cidade para Todos.
- Envolve no processo o maior número possível de personagens sociais.

PADRÕES NACIONAIS

Consulte www.eca.lu para ter acesso a uma visão geral e global dos Padrões Nacionais apresentados em formato comparativo.

BRUXELAS, 30.10.2003 COM(2003) 650 FINAL

Igualdade de oportunidades para as pessoas com deficiência: Um Plano de Acção Europeu

1. SUMÁRIO

A questão crucial, para o sucesso é saber se o Ano Europeu para as Pessoas com Deficiência, de 2003, vai produzir resultados sustentáveis para além desse mesmo ano. A Comissão Europeia, juntamente com todos os parceiros que integraram o Ano, deseja continuar e aproveitar o seu momentum e as realizações alcançadas enquanto é confrontada com os novos e prementes desafios. Esta Comunicação visa conseguir uma abordagem sustentável e operacional das questões sobre deficiência existentes numa Europa alargada. Fornecerá um ponto de referência e um enquadramento para reforço da dimensão da problemática da deficiência em todas as políticas relevantes da UE, enquanto apoiará e estimulará as políticas a nível nacional.

A presente Comunicação resume, conseqüentemente, as iniciativas avançadas da UE que visam a futura inclusão das pessoas com deficiência na economia e na sociedade considerada como um todo, na moldura de uma UE alargada. Três objectivos operacionais centralizam a abordagem proposta: conseguir a aplicação total da Directiva sobre Tratamento Igual no Emprego e Ocupação (2000/78/EC), reforçando as questões relativas à deficiência nas políticas relevantes da Comunidade e introduzindo melhorias naquelas referentes à acessibilidade para todos.

Em particular, esta Comunicação introduz um Plano de Acção multi-anual e em desenvolvimento com um horizonte temporal fixado para 2010. O seu objectivo é envolver as questões relativas à deficiência nas políticas Comunitárias relevantes e desenvolver acções concretas em áreas cruciais visando acelerar a integração das pessoas com deficiência. Como instrumento de apoio às questões decorrentes da deficiência nas políticas chave da UE, a Comissão irá publicar um relatório bi anual sobre a situação dessas pessoas na Comunidade alargada, não descurando os novos desenvolvimentos operados nos Estados Membros. Simultaneamente, a Comissão propõe reforçar o envolvimento no diálogo de personagens chave e depositários no sentido de levar a cabo mudanças duradouras e de longo alcance no âmbito da economia e da sociedade.

Dado o emprego constituir o factor mais crítico contrário à inclusão social e permanecer como tal, a primeira fase de implementação do Plano de Acção sobre Deficiência da UE - que deve ser desenvolvido em 2004 e 2005 - terá o enfoque na criação das necessárias condições para promover o emprego das pessoas com deficiência enquanto tenta tornar mais acessível o mercado do trabalho regular em toda a União. Conseqüentemente, a primeira fase do Plano de Acção concentrar-se-á em quatro acções concretas relacionadas com o emprego:

- acesso ao emprego e manutenção no mesmo, incluindo a luta contra a discriminação;
- aprendizagem vitalícia para apoiar e aumentar a empregabilidade, adaptabilidade, desenvolvimento pessoal e cidadania activa;

- novas tecnologias para empoderar as pessoas com deficiências e, assim, facilitar-lhes o acesso ao emprego.
- acessibilidade ao meio edificado público para melhorar e facilitar a participação no local de trabalho e a integração na economia e na sociedade.

O Relatório bienal da Comissão sobre a situação das pessoas com deficiência na Europa alargada será usado como base na identificação das novas prioridades a tratar nas fases do Plano de Acção seguintes, à luz do impacto das políticas da UE na situação das pessoas com deficiência.

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO EUROPEU, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES (Consulte www.eca.lu para obter mais informação sobre o assunto)

ANEXO

PADRÕES DE ACESSIBILIDADE

PADRÕES DE ACESSIBILIDADE

Embora não fosse essa a intenção inicial, os autores deste documento decidiram incluir o capítulo sobre padrões de acessibilidade dado já estar inserido na versão de 1996 do Conceito Europeu de Acessibilidade.

A QUE FUNDAMENTAÇÃO OBEDECEM OS CRITÉRIOS

Todos devem poder fruir o meio edificado de forma independente e em igualdade. Este é o objectivo do *design* universal e do conceito Europeu de acessibilidade.

Devia ser possível determinar-se se uma edificação ou o *design* de uma construção preenche os requisitos e vai ao encontro deste objectivo. É este o propósito que norteia a inclusão destes critérios neste capítulo.

Nível mínimo

Os critérios representam as necessidades de espaço e adopção de técnicas para que as pessoas desenvolvam actividades relevantes na utilização do meio edificado. Como acontece com o princípio do *design* universal, os extremos da construção e das capacidades humanas representam implicitamente as necessidades de cada indivíduo no contexto destes limites.

Os critérios estabelecem um nível mínimo, com base em estudos vários, material empírico e dados sobre o saber e os conhecimentos dos peritos que integram o grupo directivo envolvido no conceito.

Muitos países aplicam os seus próprios critérios, definidos e estabelecidos em manuais, regulamentos ou padrões.

Os que aplicam mais critérios de maior alcance devem considerá-los como medidas de avaliação. Em contrapartida, os que adoptam critérios de nível inferior, devem fazer com que o respectivo enfoque recaia sobre os critérios que integram este conceito.

A ilustrar, as dimensões aprovadas e consideradas como desejáveis pelos países nórdicos (Dinamarca, Finlândia, Islândia, Noruega e Suécia) são dadas entre parênteses.

Critérios não rígidos

Por essa razão, os critérios constantes do conceito não são rígidos. A sua actualização dependerá dos novos desenvolvimentos sociais ou tecnológicos ou de novas investigações empreendidas. Desta forma, o objectivo último será alcançado: que literalmente todos possam fruir o meio edificado de modo independente e em igualdade.

Entretanto, os países e os construtores na sua totalidade, serão, certamente, incentivados e encorajados a esforçarem-se no sentido de actuarem para além dos critérios dados e das exigências deles decorrentes.

1. MOVIMENTO HORIZONTAL

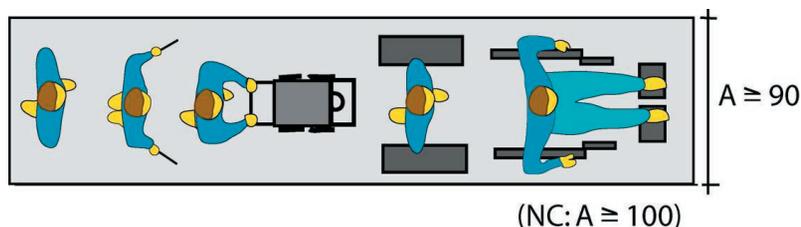
As pessoas devem poder movimentar-se de forma livre e sem obstáculos.

Relativamente a passeios, deve ter-se em atenção a largura, espaço de manobra permitida, altura, níveis de superfície e sinalética (meios) de orientação e de aviso.

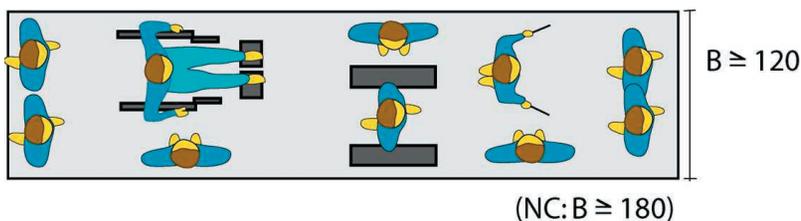
Largura

A largura mínima para qualquer passeio é determinada pela frequência com que é utilizado. Quanto mais utilizado for, mais densidade de tráfego pedonal existe, as pessoas encontram-se e cruzam-se com maior frequência.

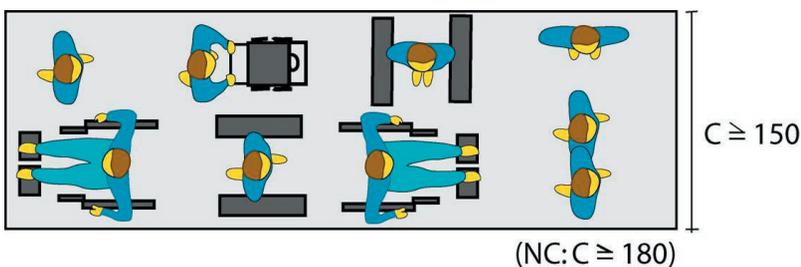
A = quando as pessoas nunca passam umas pelas outras, não se cruzando



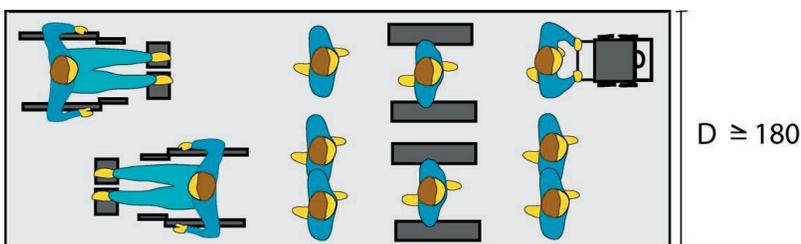
B = quando as pessoas se cruzam ocasionalmente



C = quando as pessoas têm de se cruzar regularmente



D = quando as pessoas se encontram continuamente e se cruzam

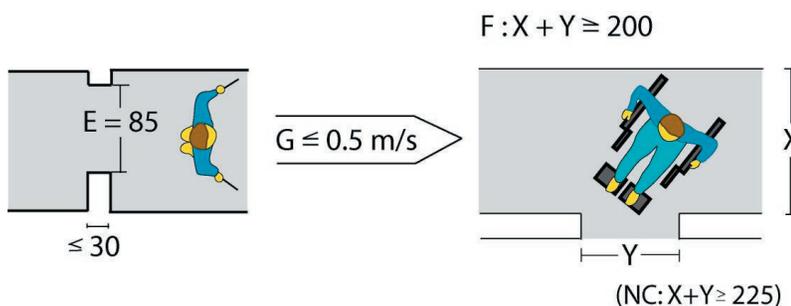


E = quando existe um estreitamento ocasional do passeio

F = quando tem de ser dada uma volta de 90 graus numa entrada ou na abertura/soleira de uma porta

G = a velocidade/rapidez que as pessoas podem imprimir na sua deslocação (este critério é importante, por exemplo, para se determinar o tempo de abertura das portas automáticas e o da mudança das luzes dos semáforos nas passadeiras de peões)

(NC: critério dos Países Nórdicos)



Espaço de viragem

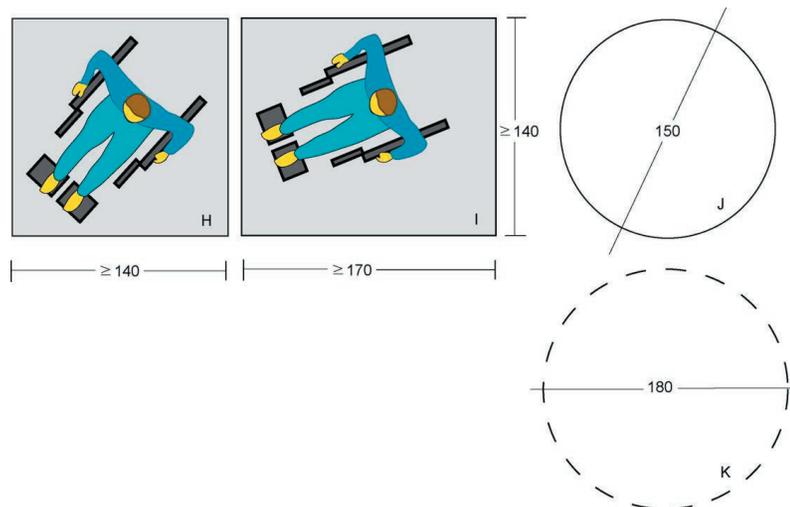
Nas artérias sem saída, perante portas fechadas e utilizando-se equipamento, é necessário espaço para poder rodar e dar a volta exigida

H = espaço necessário para dar uma volta de 90 graus

I = espaço necessário para dar uma volta de 180 graus

J = instruções práticas para dar uma volta de 90 graus, de 180 graus (e de 360 graus)

K = instruções práticas para facilitar as voltas de 180 graus (e 360 graus) numa cadeira de rodas ou em qualquer outra



Altura livre

Todos devem poder utilizar a rua sem ter de curvar-se continuamente.

Níveis de superfície

A superfície das ruas não devem apresentar quaisquer irregularidades que possam criar obstáculos e constituir perigo.

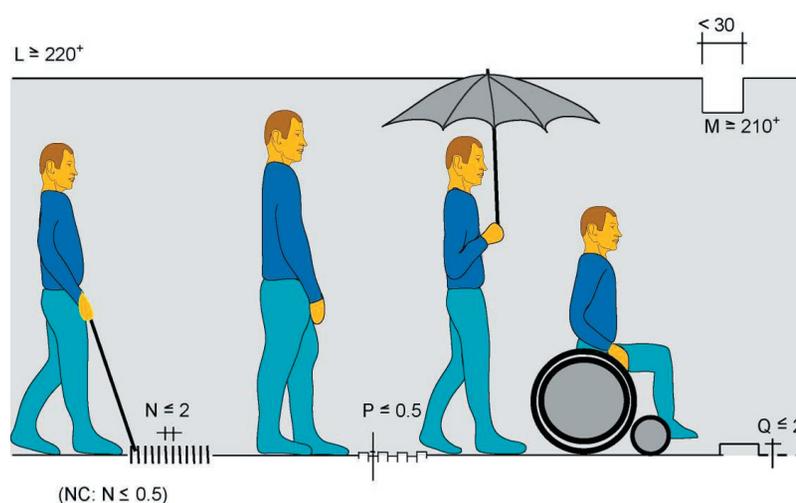
L = altura livre mínima

M = altura mínima para portas

N = diâmetro das aberturas de superfície, como grelhas ou grades no pavimento

P = superfície pedonal regular

Q = desníveis do pavimento aceitáveis sem ser necessário recorrer a disposições especiais



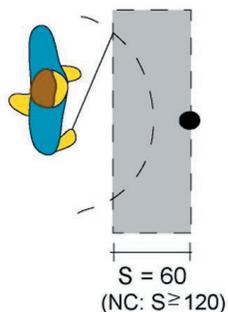
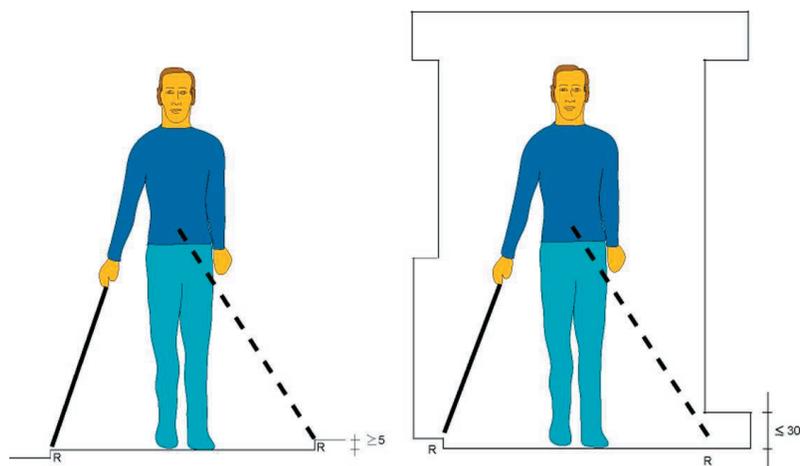
Meios de orientação e de aviso

As pessoas, ao deslocarem-se, devem poder encontrar o rumo e conhecer a sua posição, cientes da existência eventual de qualquer obstáculo. Especialmente cegos e pessoas com deficiência visual parcial estão sempre dependentes de indicadores detectáveis que claramente assinalem o caminho a seguir e previnam contra obstáculos existentes

R = indicadores detectáveis do caminho a seguir

S = área delineada, de aviso contra a existência de objectos obstaculizantes na via pública como os referentes ao mobiliário urbano ou a escadas

(NC: critério dos Países Nórdicos)



2. MOVIMENTO VERTICAL

Existe sempre um factor de dificuldade nas diferenças de altura existentes, mas todos os que utilizam a via pública devem ser capazes de superar essas diferenças com o menor esforço possível.

Um elevador permite que todos possam ultrapassar a diferença com um mínimo de esforço. Nem todos podem servir-se das escadas, nem um rampeado inclinado se adapta a toda a gente, Portanto, isto significa que:

- as diferenças de altura devem ser evitadas ou reduzidas ao mínimo
- na generalidade, pensa-se que para que as pessoas possam superar uma diferença de mais de 20mm a nível do pavimento é necessário recorrer-se à instalação de um elevador, ou à combinação conjunta de escadas e de uma rampa
- uma rampa com uma inclinação de menos de 1:20 pode ser utilizada por todos e, conseqüentemente, é desnecessária uma escada suplementar
(NC: uma escada suplementar é sempre necessária)

Rampas

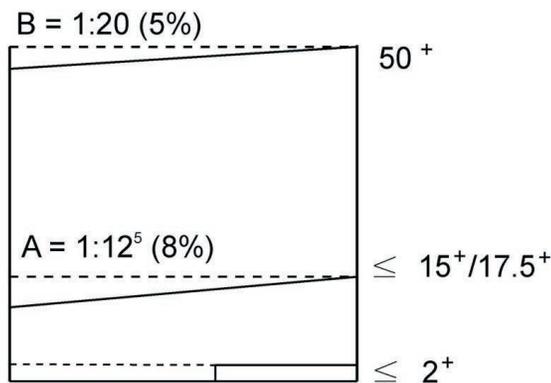
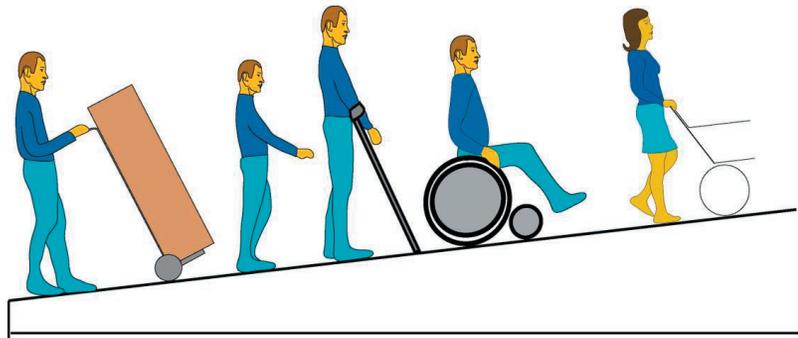
A inclinação de uma rampa deve ser mínima.

O ângulo máximo depende da altura a transpor.

A = inclinação máxima de uma rampa até 150/175 mm

B = inclinação máxima de uma rampa até 500mm

(NC: critério dos Países Nórdicos)



Elevadores

A área e a potência de um elevador tem de se adequar, pelo menos, ao transporte de um utilizador de cadeira de rodas e de quem o acompanhar.

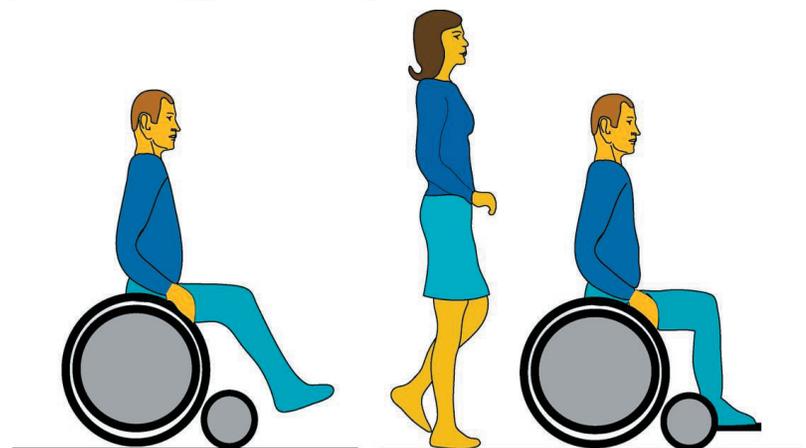
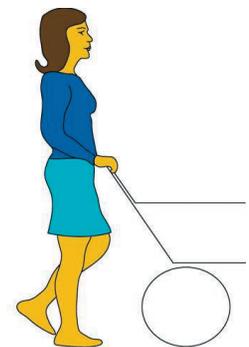
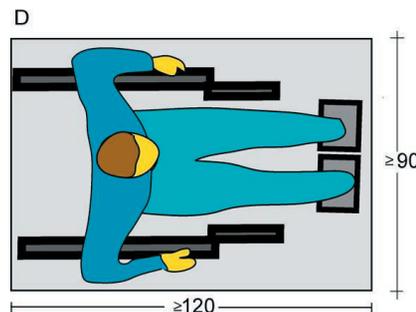
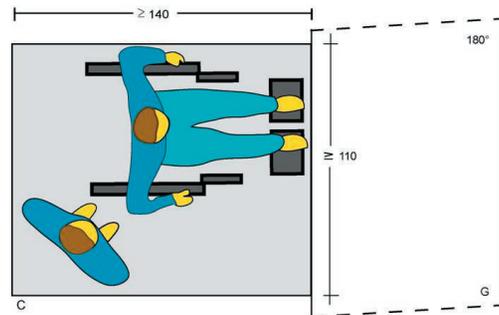
C = área mínima de um elevador (plataforma)

D = área mínima para um elevador de escada (plataforma elevatória) quando o acompanhante a utiliza no apoio a prestar

E = potência de um elevador

F = potência de um elevador de escada (plataforma elevatória)

G = espaço necessário para se dar uma volta em frente da respectiva porta



$F \geq 2500 \text{ N}$

$E \geq 3500 \text{ N}$

Degraus e escadas

A facilidade e a segurança das pessoas que utilizam escadas dependem da altura e da profundidade do cobertor do degrau e o do respectivo ratio. É igualmente importante a assistência a prestar no acto da subida e da descida.

H = altura do espelho do degrau

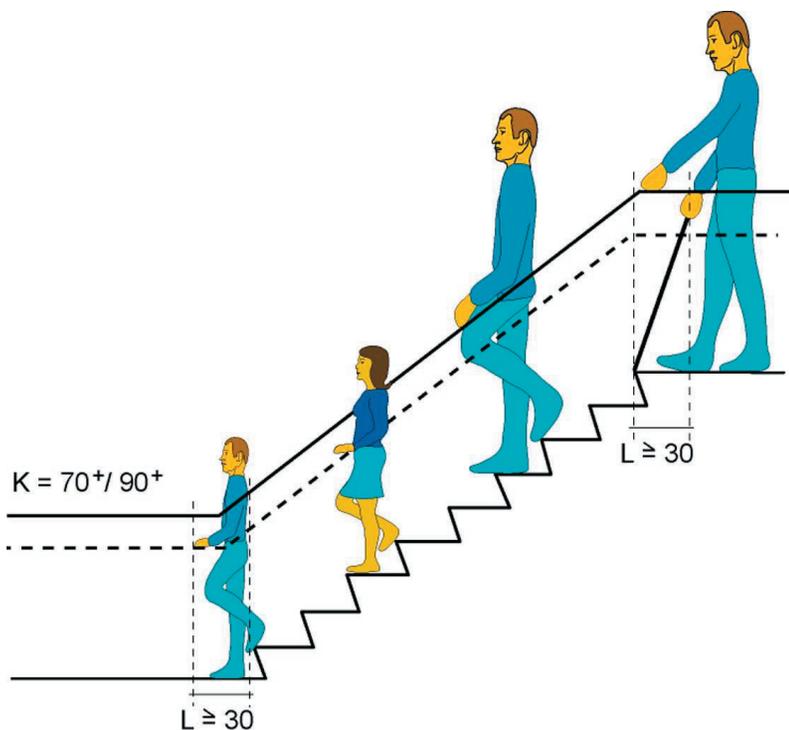
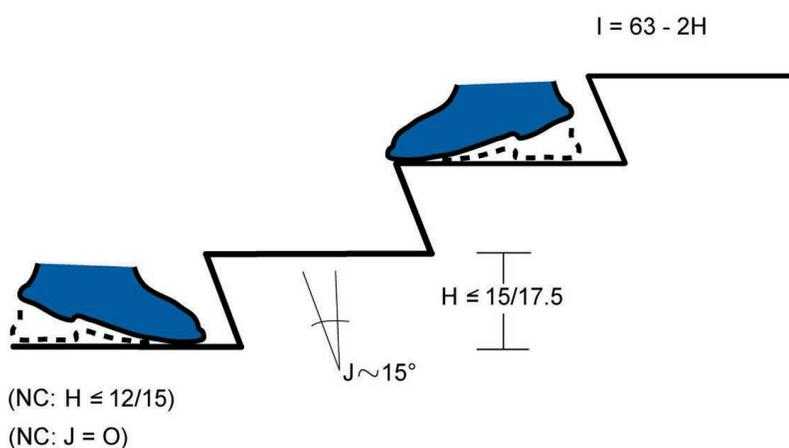
I = a profundidade do degrau segundo fórmula estipulada

J = focinho com segurança

K = altura de um corrimão para apoio suficiente e conveniente

L = comprimento de um corrimão, do começo ao término de uma escada, que proporcione apoio e assistência suficiente e adequada.

(NC: critério dos Países Nórdicos)



3. ACTIVIDADES DIVERSAS

Para além de se deslocarem num edifício, as pessoas estão permanentemente a utilizar os meios postos à sua disposição, que lhe são naturalmente facultados.

Este capítulo apresenta os critérios que norteiam outras actividades diferentes: utilizar portas, exercer actividades, segurar, sentar, alcançar objectos, distâncias, compreender e distinguir informação. As capacidades físicas diferenciadas e as restrições devem ser consideradas tanto quanto possível por forma a permitir que todos sejam independentes ao exercerem estas actividades.

Utilização de portas

Primeiro, a porta, ao transpô-la, tem de ser suficientemente larga. Pelo contrário, se assim não for, algumas pessoas são literalmente impedidas de o fazer e ficam do lado de fora.

Para assegurar que uma porta seja utilizada de modo “independente” tem de existir espaço de manobra suficiente. O espaço exigido é determinado pelo ângulo de abertura da porta e a forma como se processa a aproximação da mesma. Por exemplo, alguém numa cadeira de rodas necessita de espaço suficiente para chegar ao manípulo e, igualmente, de proceder à manobra de abertura fora da área de incidência de abertura da porta. O abrir da mesma deve comportar o mínimo de esforço possível.

A = abertura sem obstáculos

B = máximo de resistência à abertura

C = aproximação lateral da porta

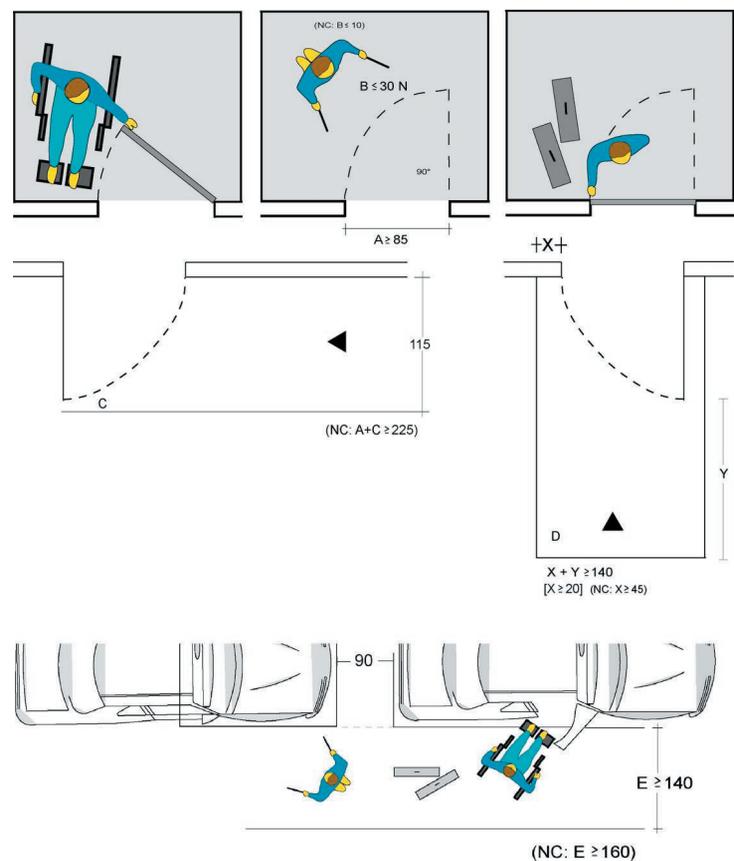
D = aproximação frontal da porta

X = espaço necessário do lado da fechadura

Y = espaço que é necessário para o lado de fora do círculo de abertura da porta

E = espaço necessário para abrir e utilizar a porta de um veículo automóvel

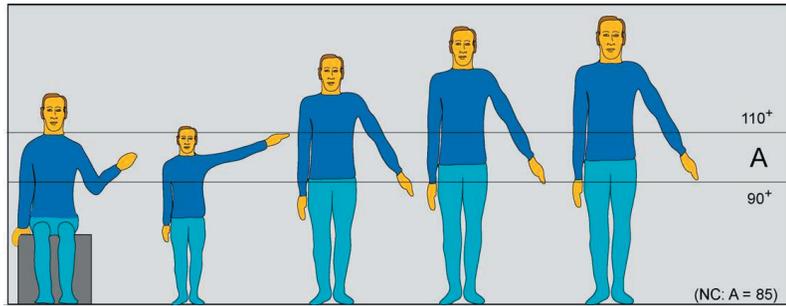
(NC: critério dos Países Nórdicos)



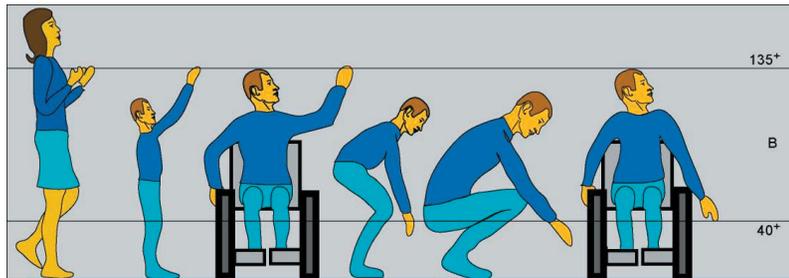
Desenvolver uma actividade, alcançar e segurar

Rigorosamente, a altura ideal a que os objectos devem obedecer para serem alcançados é determinada pelas necessidades do indivíduo. Mas quando a utilização e manuseamento dos mesmos é colectiva – pessoas de estatura alta ou baixa, crianças ou os que têm a mobilidade dos braços condicionada – foi determinada uma bitola adequada para a altura a adoptar.

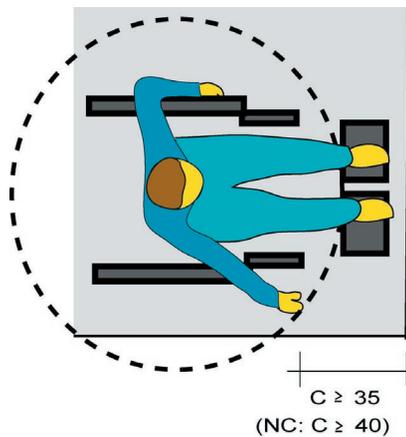
A = altura adequada para manípulos de portas, interruptores de luz, telefones públicos e painel dos elevadores



B = altura adequada para cabides e prateleiras de estantes de livros, etc.



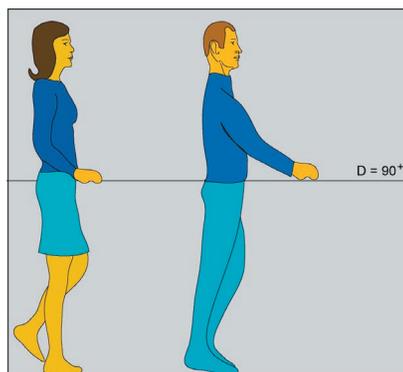
C = o espaço necessário para manusear um interruptor colocado num canto



Os corrimãos têm de estar a uma altura que possam ser utilizados pelo maior número de pessoas possível. A mão tem de os sentir fixos e firmes.

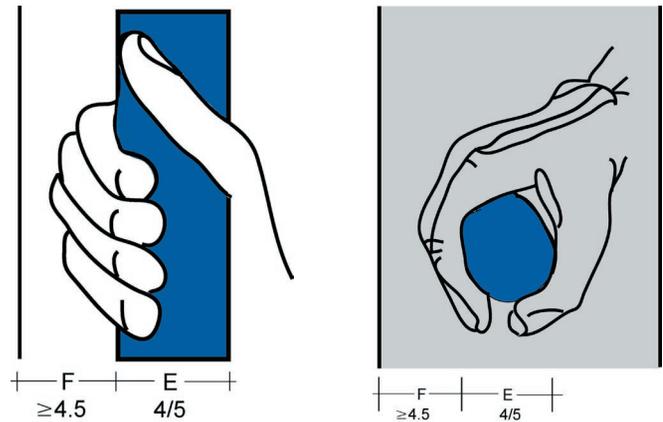
D = altura adequada dos corrimãos

(NC: critério dos Países Nórdicos)



E = diâmetro adequado de um corrimão

F = espaço necessário entre o corrimão e os elementos circundantes como é o caso da existência de uma parede.



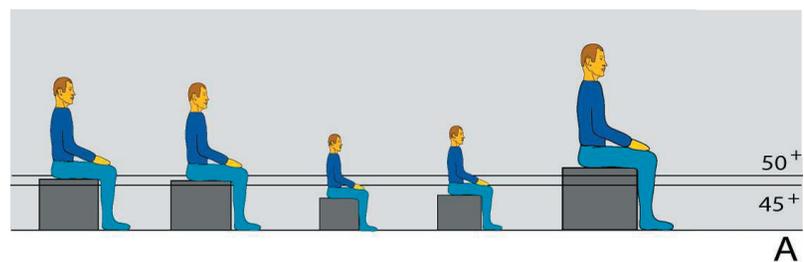
Assento

A altura ideal a que deve estar uma cadeira ou uma superfície de trabalho depende do indivíduo. Mas, quando superfícies ditas de trabalho (carteiras, mesas e balcões) e cadeiras (nos restaurantes, teatros, salas de espera e sanitários) são de utilidade pública, as medidas base devem assentar numa determinada média de valores.

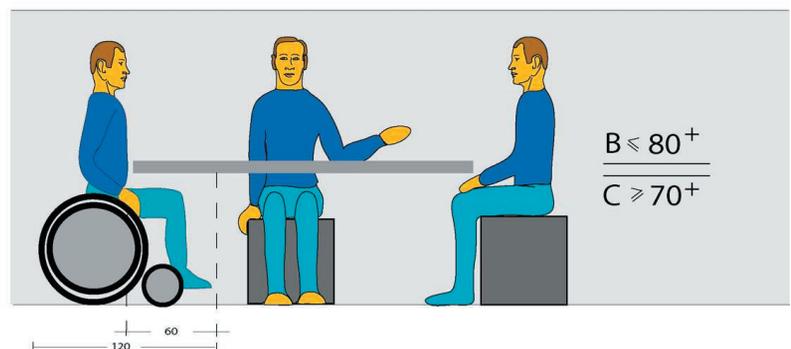
A = altura adequada do assento

B = altura adequada de uma superfície de trabalho

C = espaço livre sob uma superfície de trabalho



A



Em determinadas situações, as pessoas em cadeira de rodas têm de transferir-se para um qualquer outro assento. Isto acontece habitualmente nas áreas de higiene pessoal, como sanitários, chuveiros e quartos de vestir e nas próprias residências.

Qualquer pessoa numa cadeira de rodas adopta o seu próprio método de transferência para outro assento ou lugar. Na generalidade, existem três tipos de técnicas de transferência (sem serem assistidas), cada uma das quais exigindo o seu próprio espaço de transferência.

D = as três principais técnicas de transferência

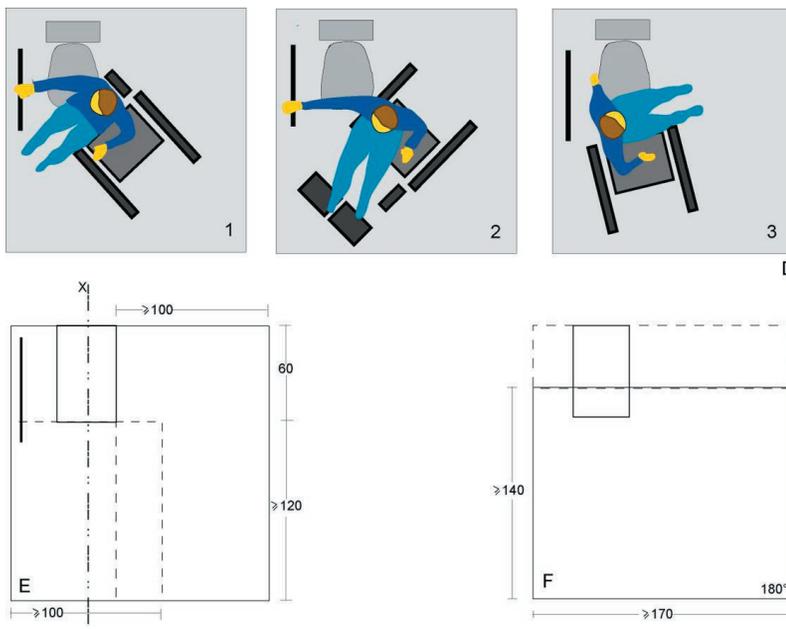
E = espaço necessário para as três técnicas numa instalação sanitária

F = espaço necessário para rodar a cadeira num sanitário, num quarto de vestir e num cubículo para o chuveiro

X = linha demarcadora que reflecta o espaço de transferência necessário

(NC: nos sanitários públicos, as transferências da esquerda e da direita assistidas têm de ser possíveis)

(NC: critério dos Países Nórdicos)



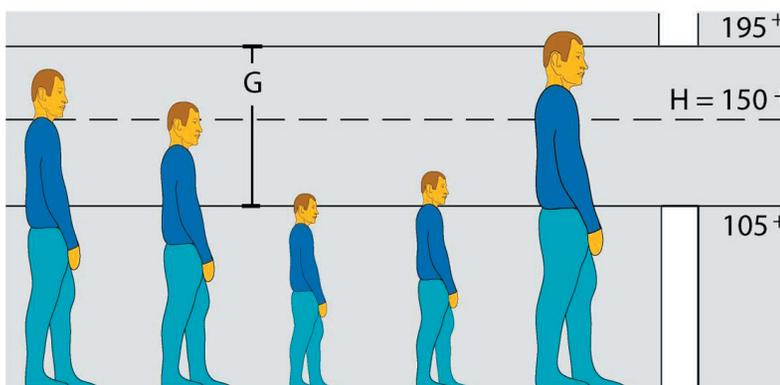
Percepção e compreensão da informação

É importante que as pessoas tenham informação para que saibam utilizar as instalações de um edifício. Isto chama a atenção para a forma através da qual a informação visual, auditiva e táctil é apresentada.

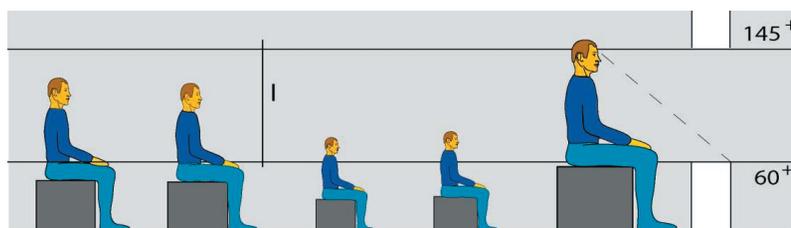
A altura a que a informação é colocada deve ser objecto da nossa atenção por forma a assegurar que a linha de visão seja clara e acessível tanto a pessoas de estatura alta como baixa.

G = linha clara de visão quando se está de pé

H = informação colocada e difundida a uma altura média facilitando a leitura à distância



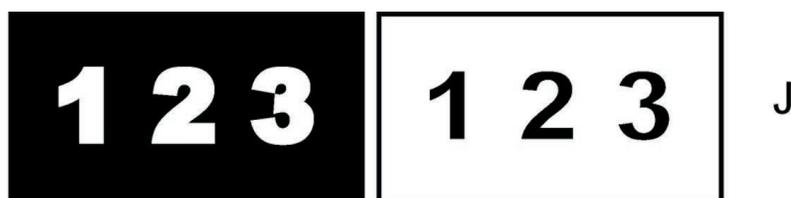
I = linha de visão clara quando sentados



A informação relevante para a utilização rápida e fácil de um edifício tem de ser claramente visível e imediatamente compreendida.

O que a seguir se refere para uma informação “visual” é fundamental:

J = contraste suficiente entre a informação e o plano de fundo (texto, interruptores e maçanetas de portas)

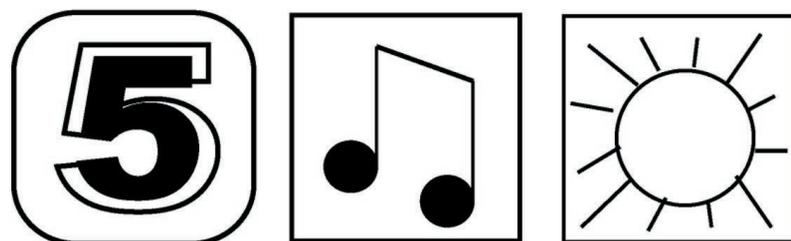
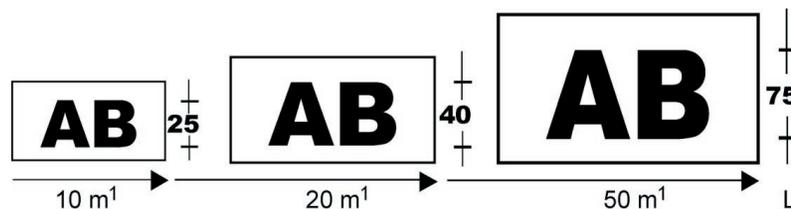


K = símbolos prontamente compreendidos em combinação com a utilização de cores clássicas:

- azul para a informação
- verde para segurança
- amarelo para risco
- vermelho para perigo/emergência



L = símbolos de dimensões suficientemente grandes, dependendo da distância a que são lidos.



M

N

P

Por definição, a utilização da informação visual é impossível para os cegos e dificultada para as pessoas com visão parcial. Portanto é fundamental que a informação importante seja detectável. Isto é possível quando se recorre a um alto relevo, por exemplo (M) num interruptor ou a informação é difundida através de um intercomunicador.

Para as pessoas com deficiência auditiva é fundamental que a informação seja ampliada (N) e, sempre que possível, tornada “visível” para as pessoas surdas (P)

