



# Capítulo I

## Introdução

**Preâmbulo**

A m.pt<sup>®</sup>, empresa que está a desenvolver o plano Municipal de acessibilidade para Todos para o Município da Maia, vem formalmente apresentar a fase final do referido trabalho que constitui o resultado dos estudos e propostas desenvolvidos no âmbito do Plano Municipal de Acessibilidade para Todos.

Assim, o documento que se apresenta é composto por peças escritas e desenhadas sobre o diagnóstico das condições de acessibilidade do município e sobre as propostas de intervenção para a melhoria da acessibilidade.

É apresentado em diversos capítulos que constituem a agregação de todas as fases do trabalho desenvolvido e ainda a obtenção de um programa de acção, no âmbito das propostas de intervenção, para os cinco sectores da acessibilidade, o debruçar sobre a importância dos Sistemas de Informação Geográfica enquanto ferramenta de gestão e monitorização da acessibilidade, e ainda a apresentação do Normativo para acessibilidade, passível de ser adoptado e adaptado aos regulamentos existentes na Câmara para as urbanizações e edificado.

A Câmara Municipal da Maia avança, pela primeira vez, com a elaboração do Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, com uma nova estratégia em torno do planeamento urbano, juntando a esse processo a visão da acessibilidade nos núcleos urbanos do município.

As dez áreas territoriais do município consideradas prioritárias terão agora um caminho distinto a percorrer no âmbito do desenvolvimento sustentável, na procura da melhoria da qualidade dos espaços e serviços municipais, diligenciando, nesse sentido, as medidas necessárias para a consecução de uma sociedade mais livre, democrática e inclusiva.

Seguindo estes pressupostos, facilmente o município poderá promover a melhoria da acessibilidade e o consequente aumento da qualidade de vida de todos os cidadãos que aí vivem e trabalham.

O presente volume constitui a compilação e o resultado dos estudos e propostas desenvolvidos no âmbito do Plano Municipal de Acessibilidade para Todos, culminando na obtenção de um documento cujo intuito final está ligado à operacionalização do plano, abrangendo, de igual modo, as cinco áreas transversais de Espaço Público, Edificado, Transportes, Comunicação e Design e Info-acessibilidade.

O documento estrutura-se em cinco capítulos:

- **Capítulo 1 – Introdução**
- **Capítulo 2 – Levantamento e Diagnóstico**
- **Capítulo 3 – Propostas de Intervenção**
- **Capítulo 4 – SIG**
- **Capítulo 5 – Normativo**
- **Peças Desenhadas**

A parte escrita que se apresenta é complementada pela legislação em vigor, em matéria de acessibilidade e mobilidade para todos, e não dispensa a consulta das peças desenhadas.



# 1

## ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL

## A. OS NOVOS PARADIGMAS DA MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

### A história da mobilidade urbana

A mobilidade urbana cresceu de forma exponencial e alterou-se muito significativamente nas últimas décadas, especialmente nas cidades. Fruto da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização das actividades, das novas formas de organização profissional, dos novos modos e estilos de vida que a sociedade contemporânea despoletou, a mobilidade urbana, em particular a dos espaços metropolitanos, é hoje uma realidade muito diversificada e heterogénea, marcada por uma maior complexidade das cadeias de deslocação diária. Estas alterações desencadearam um alongamento das distâncias a percorrer e, portanto, de maior duração, tornando-se um convite à utilização desmedida do automóvel.

Como consequência, nos locais mais urbanos, a rede viária encontra-se congestionada e, consequentemente, com menos qualidade de vida. Por outro, a agressividade urbana que se tem vivido nos últimos tempos, despoletou a desorganização do espaço público com consequências imediatas no aumento das barreiras urbanísticas, impedindo o acesso à cidade de algumas pessoas, em particular, das portadoras de mobilidade reduzida. Estes novos paradigmas, resultantes das sociedades contemporâneas em emergência, colocam-nos novos desafios, quer do ponto de vista societal, quer do planeamento urbanístico dos transportes e da comunicação, na construção de uma cidade segura e acessível a Todos.

### Os novos desafios da mobilidade

Mas falar de mobilidade é também compreender as novas realidade sociais. Não é possível falar de mobilidade sem perceber as suas relações como o território e com as estruturas sociais.

De acordo com *Os Territórios (Sociais) da Mobilidade* (Teles, Paula 2005) as actuais reflexões conduzem ao conhecimento e valorização de novos padrões de mobilidade, que não podem ser ignorados aquando dos projectos de planeamento urbanístico e da mobilidade, uma vez que, essa ignorância pode causar *territórios excluídos*. O envelhecimento da sociedade, o surgimento intensivo da mulher no mundo profissional e as novas exigências das pessoas de mobilidade reduzida são exemplos desses novos paradigmas. Estas perspectivas de exclusão de mobilidade são contudo, enormes desafios ao futuro planeamento das cidades, face à sua tendência crescente e face aos novos desafios de uma sociedade democrática e livre.

Simultaneamente, ser móvel é percorrer a nossa espantosa condição urbana, que é condição humana, porque o território, muito para além da sua vertente física, é uma imensa construção social. A cidade é, por excelência, o lugar onde o homem pode encontrar a sua maior e mais expressiva dimensão.

De acordo com (Ribeiro da Silva, 2005) é o lugar de exponenciais fontes de informação, múltiplas formas de comunicação, absoluta mobilidade, diversidade de culturas e formações, oportunidade de ofertas, infinitas possibilidades de relações sociais. Lugar de encontros, culturas, religiões, mas também memórias, ideias, atitudes, aprendizagens. Em suma, a polis é o lugar da própria democracia.

Todas estas novas reflexões sobre as cidades e as pessoas que elas contêm, remetem-nos para novos pensamentos e orientações que têm, obrigatoriamente, de ser materializados no planeamento da cidade. E a cidade, que cresce todos os dias, tem que ser trabalhada a diversas velocidades: se por um lado, tem de se adaptar a estes novos conceitos e estilos de vida, cada vez mais flexíveis e democráticos, através de medidas meramente curativas (como a eliminação de uma simples barreira para permitir um sistema de continuidade), por outro, tem de agilizar os mecanismos de índole preventiva, planeando e organizando a cidade, para que, a nova cidade que se constrói todos os dias, já seja para todos.





Figura 1: Cidades sem barreiras, cidades para todos

### As (i)mobilidades que segregam

Assim, a cidade não pode ter limites de mobilidade. Porém, a realidade tem mostrado que, muitas vezes, a cidade em vez de unir, separa as pessoas e em vez de incluir, exclui, justamente, porque na generalidade, sem qualquer preocupação e cumprimento das leis em vigor, realizam-se passeios estreitos, interrompem-se os sistemas de continuidade pedonal, não se colocam passadeiras, não se fazem rebaixamentos de acesso aos passeios. Coloca-se a sinalética informativa, publicitária e de trânsito em qualquer sítio, localizam-se as árvores nos passeios em vez de se colocarem nos canteiros, os eco-pontos nos passeios, não se adaptam os transportes e os acessos. Todas estas barreiras simples, nada complexas, tornam o dia-a-dia de muitos quase impossíveis de ultrapassar.

Mas as barreiras não se limitam ao espaço público ou ao edificado. Os transportes são também essenciais em grande parte das deslocações, em particular na ligação entre pontos já não suportados pela mobilidade pedonal. Por outras palavras, estes constituem-se decisivos na ligação das redes dos percursos que o cidadão deseja efectuar.

Mas as cidades, na sua grande maioria, não correspondem às reais necessidades da sua população. O espaço público, o edificado e os transportes têm sido projectados para o **homem médio**, de idade madura, com força e gozando de plena saúde, como tão bem evidenciam as teorias de Da Vinci. Porém, são poucas as cidades que têm ajudas técnicas capazes para as necessidades especiais das pessoas com deficiência ou incapacidade ou mesmo para os mais idosos, de forma a possibilitar de forma autónoma e segura a deslocação entre lugares, a utilização dos equipamentos e dos transportes. Por vezes, têm um ou outro equipamento ou pormenor técnico mas que, no conjunto, não permitem o mínimo de deslocações básicas, necessárias à vivência urbana. Ou seja, é necessário planear com mais profissionalismo e desenvolver com mais rigor os projectos, com vista à definição de uma deslocação completa, autónoma e sem interrupções.



Figura 2: Novos desafios à mobilidade

### O desafio da acessibilidade como factor de inclusão

Cabe assim salientar que a melhoria da qualidade de vida das pessoas com mobilidade reduzida, constitui uma obrigação cívica de todos os cidadãos, na melhoria das suas responsabilidades. Se considerarmos que as dificuldades de mobilidade afectam um conjunto vasto de pessoas (60% nos países da OCDE), que as torna impedidas de participar na vida económica, social e cultural, devido à existência de barreiras, torna-se imperioso adoptar soluções técnicas que garantam o acesso aos edifícios, bem como a utilização de todos os espaços públicos e transportes. De resto, prevê-se que na Europa, no ano de 2050, 22% da população tenha menos de vinte anos e cerca de 40% tenha mais de 65 anos.

As *(i)mobilidades que desenham as cidades*, são pois uma problemática do desenvolvimento sustentado das cidades. Por isso, torna-se urgente e obrigatório que sejam um factor a ter em conta no planeamento, desenvolvimento e gestão corrente da mobilidade nas diferentes escalas nacional, regional e local assim como sentida e fiscalizada pelos diferentes agentes que participam na sociedade, sob pena de que, para alguns, apenas serão cidades de desejo.





**Figura 3:** Novos desafios à mobilidade

## **B. DESENHAR CIDADES PARA TODOS**

### **Aproximar sítios, excluir assimetrias**

Nesta complexa e diversa realidade como são os territórios em que uma das únicas questões em comum é a diversidade, o “espaço público” tem um papel absolutamente estruturante na vitalidade da própria cidade. Reestruturar, conceber ou desenhar o espaço público é garantir continuidades, é relacionar as funções que cada espaço específico deverá prestar a cada um, é incluir na cidade as áreas excluídas, é aproximar os sítios, é reforçar a coesão urbana e humana, é não excluir.

O desenho de “espaço público” em que uma rua se abre numa praça contornada por edifícios, alguns também públicos, em que envolve um jardim onde se pratica a magia do descanso e do convívio entre gerações, que ladeia a margem calma de um rio, ou a margem, por vezes agreste, de um mar, que entretanto remata numa esplanada refrescante ou num correr de cafés, de restaurantes, padarias, farmácias, ou outros pequenos comércio, tem de estruturar um percurso de continuidades, onde seja possível sentir a unidade. Esse desenho tem de permitir o tão desejado lugar do encontro, entre a vida privada e a vida pública de cada um, entre os destinos e a circulação.



Figura 4: Barreiras à acessibilidade

O desenho de “espaço público” em que uma rua se abre numa praça contornada por edifícios, alguns também públicos, em que envolve um jardim onde se pratica a magia do descanso e do convívio entre gerações, que ladeia a margem calma de um rio, ou a margem, por vezes agreste, de um mar, que entretanto remata numa esplanada refrescante ou num correr de cafés, de restaurantes, padarias, farmácias, ou outros pequenos comércio, tem de estruturar um percurso de continuidades, onde seja possível sentir a unidade. Esse desenho tem de permitir o tão desejado lugar do encontro, entre a vida privada e a vida pública de cada um, entre os destinos e a circulação.

### Uma cidade acessível, uma cidade mais competitiva

Estudos económicos recentes evidenciam que cidades acessíveis são, efectivamente, cidades mais competitivas. Claramente mais competitivas para viver e trabalhar. Hoje já não se pode negligenciar a escolha dos lugares onde se viver face à translação do factor quilómetro para o factor tempo, entre o local de residência e de trabalho. Mas o mesmo se passa relativamente à escolha dos sítios para visitar.



Figura 5: Boas práticas de acessibilidade e mobilidade

### A cidade, o lugar dos sonhos

O direito à mobilidade é um direito que assiste a qualquer um: o direito de correr livremente a cidade, como se nas nossas casas corrêssemos, o direito de poder trocar olhares sobre a paisagem, de sentir os cheiros, de ouvir os diferentes sons, de poder ir às compras, de poder usufruir dos serviços que a cidade, de poder ir ao cinema, à escola, ao trabalho.

Embora a cidade seja também o lugar dos sonhos, como tão bem expressa Borja ( 2002 ), ela mesmo utopicamente, tem de conter realidades. A cidade deve ser entendida nas suas diversas funções: a cidade que se habita, a cidade que se trabalha, a cidades que se visita. Neste sentido, a acessibilidade é determinante nas diferentes funções e valências da cidade.

### As (i)mobilidades que desenham as cidades

A realidade tem mostrado que a cidade, muitas vezes, não está ao alcance de todos os cidadãos. É a escala humana que sublinhamos agora. É a decalage que muitas vezes existe entre o elemento construído com a sua funcionalidade. Não obstante, muitas vezes possuem rara beleza arquitectónica ou prestigiada solução de engenharia. São as escalas entre os dois elementos: homem e meio edificado.





Figura 6: Turismo Sénior

A ausência de passeios, a degradação dos mesmos, o excessivo abuso de elementos urbanos no espaço público, a degradação do chão, os obstáculos permanentes nas ruas e nas praças consubstanciam a degradação da qualidade do ambiente urbano.

Todas estas barreiras simples, nada complexas, tornam o dia-a-dia de muitos quase impossíveis de ultrapassar

Estas cidades não correspondem, do ponto de vista físico, informativo e comunicacional, às reais necessidades da sua população. Será necessário para a sua sustentabilidade a eliminação de tais barreiras, pela introdução de percursos acessíveis, sem descontinuidades, que permitam a Todos circular, em condições de independência, conforto e segurança. Cabe assim salientar, que a inserção social e a

Resta-nos, pois, voltar às barreiras que a cidade possui e que nós, arquitectos ou engenheiros, designers ou planeadores, devemos eliminar. Estas (i)mobilidades existem e continuam a proliferar nas cidades. Cabe a cada um de nós, ser um agente de mudança nos territórios onde vivemos ou trabalhamos, contrariando essa tendência.

### C. A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE PARA TODOS, um desafio

De acordo com Virilo (1995) as deslocações das pessoas foram aceleradas pelo uso do automóvel, as empresas aumentaram as deslocações rápidas de bens e serviços, as telecomunicações e as altas tecnologias tornaram a informação rápida e on-line. De resto, ao contrário do que se pensava, e de acordo com as teorias de Ascher (2003), as telecomunicações, onde se incluem por exemplo os telemóveis, vieram despoletar ainda mais o número de deslocações nas cadeias gerais de mobilidade, face às flexíveis e inúmeras possibilidades da mobilidade individual. As distâncias passaram a ser medidas nas unidades de tempo, os estilos e modos de vida aproximaram novos territórios, novas redes sociais e empresariais iniciaram novos clusters de actividades.

O Turismo e o Património são clusters inequivocamente relacionados com a acessibilidade e mobilidade como já foi abordado anteriormente. O trabalho desenvolvido em Portugal ao nível dos municípios já demonstrou claramente a necessidade de serem acessíveis os hotéis, resorts e outros equipamentos hoteleiros e da restauração como os restantes espaços em torno das centralidades urbanas, uma vez que os turistas para voltarem exigem mais qualidade urbana fora das áreas delimitadas pelos empreendimentos turísticos.

O Turismo sénior é claramente um dos motivos mais sérios que hoje se coloca à qualidade do ambiente urbano de forma generalizada, pela possibilidade que este grupo etário tem tido na realização de um turismo considerável, inclusive várias vezes ao ano. Consequentemente, o desenho da cidade acessível, será a única via capaz de potenciar e estimular o desenvolvimento da competitividade dos destinos que pretendem ser potencialmente turísticos.

Não são só as pessoas portadoras de deficiência que estão em causa. São as famílias e os amigos que as acompanham. São as pessoas idosas. São as famílias que têm filhos ainda crianças.



Figura 7: Mobilidade urbana

A este respeito, o turismo acessível já é em alguns países da Europa, considerado como uma vertente importantíssima na economia local e nacional e, inclusivamente, já é “vendido” como tal.

A este nível a ENAT – European Network for Accessible Tourism está a fazer um trabalho notável nos países parceiros europeus a este nível e pretende, dentro em breve, apresentar um relatório sobre esta temática.

Contudo, e ainda a este respeito, não podemos ignorar outras áreas que, embora transversais, colidem ainda com as escolhas dos lugares para este efeito, designadamente o património e a comunicação. Cada vez mais a acessibilidade ao património é um factor importante na decisão da escolha do local da visita. Em Portugal dá-se agora os primeiros passos, pela aposta na marca da acessibilidade como um factor de competitividade e diferenciação em torno dos edifícios.

## A acessibilidade: um conceito transversal

A acessibilidade e mobilidade é, pois, um conceito transversal, com implicações no acesso a actividades tão diversas como o planeamento e o ordenamento do território, a gestão urbanística, as obras da via pública e do edificado, o património, o trânsito, os transportes, o ambiente, o turismo, o design, a acção social etc, etc. Simultaneamente, tem de funcionar em rede e de forma integrada. Provavelmente esta obrigatoriedade de transversalidade disciplinar tem sido o mote para a não aplicabilidade do conceito de acessibilidade e design for all ao longo dos tempos, tanto mais que exige o trabalho em equipa, também algo ainda pouco tradicional nas rotinas das entidades e instituições portuguesas.

Contudo, parece-nos que está aqui o segredo da aplicabilidade desta matéria. Não é possível desenhar cidades e vilas acessíveis se, cada um dos sectores que trabalha e constrói todos os dias as vilas e cidades não tiver presente esta preocupação.

Uma cidade ou um sistema acessível não admite descontinuidades. Autocarros ditos acessíveis são ineficazes se não for possível chegar às paragens ou cais de embarque, tal como a casa de banho adaptada não cumpre a sua função, se o acesso tiver dois ou três degraus embora que bem dimensionada no seu interior. Uma intervenção à escala da cidade, deve ser pensada de forma a evitar o mínimo de pontos de descontinuidades. Esta é a questão chave, responsável pela não inclusão do conceito da acessibilidade no desenho e construção das cidades. A forma tendencial das organizações verificada nas últimas décadas, assente em estruturas hierárquicas rígidas o que não facilita o trabalho em equipa, não permitiu a troca de saberes e conhecimentos e, consequentemente, a ausência de políticas consertadas de monitorização das diferentes acções sectoriais.



Figura 8: Acessibilidade no espaço público

Felizmente, as novas organizações já assentam em trabalho de equipas flexíveis, multidisciplinares e transversais e esta nova atitude vem permitir a aplicabilidade desta matéria. De resto, sem qualquer crítica para algumas instituições por não terem evoluído de acordo com esta exigência, muitas entidades, designadamente autarquias, a acessibilidade e mobilidade para todos, tem sido pioneira e caracterizadora em matéria de organização dos serviços e governância, desencadeando novas formas de trabalho supra departamentais com resultados à vista muito positivos. Mais, tem permitido a descoberta das diferentes tipologias de plataformas de coordenação que, nem sempre coincidem com as ditas mais clássicas, como “tráfego e arruamentos”. Esta atitude tem permitido a maximização dos recursos humanos e financeiros e, em muitos casos, envolvendo periodicamente políticos e técnicos com formas rápidas e eficazes no conhecimento e na tomada de decisão.



## D. O PAPEL DAS AUTARQUIAS E DA SOCIEDADE CIVIL

### Os municípios, principais agentes locais

Falar dos municípios e da sua importância em matéria de acessibilidade é, efectivamente, um dos temas mais interessantes, mas simultaneamente, um dos mais complexos de abordagem, face à diversidade de escalas e de intervenções, de agentes e de problemáticas de implementação.

Contudo, uma certeza existe: é que são as autarquias os maiores agentes com poder efectivo de mudança. São as autarquias que podem, efectivamente, intervir no território, mudar mentalidades, alterar processos, corrigir erros e omissões, envolver os agentes locais, criar parcerias de intervenção, formar e sensibilizar uma sociedade que é, obrigatoriamente, a responsável pelas (i)mobilidades que desenham as cidades de hoje.

Não quero, com estas afirmações, apontar os responsáveis pelas (i)mobilidades, muito menos as autarquias, pelas más condições da acessibilidade em Portugal. Também neste caso, os problema e as responsabilidades são de todos. De todos, sem excepção. No entanto, cabe naturalmente às autarquias, o envolvimento de todos os munícipes neste processo, apelando à sensibilidade, inculcando hábitos de mudança de mentalidades. Nesse sentido, a informação e a formação à escala municipal são claramente acções de grande importância, talvez a base para um novo olhar sobre esta matéria a que o município não deve ficar indiferente.

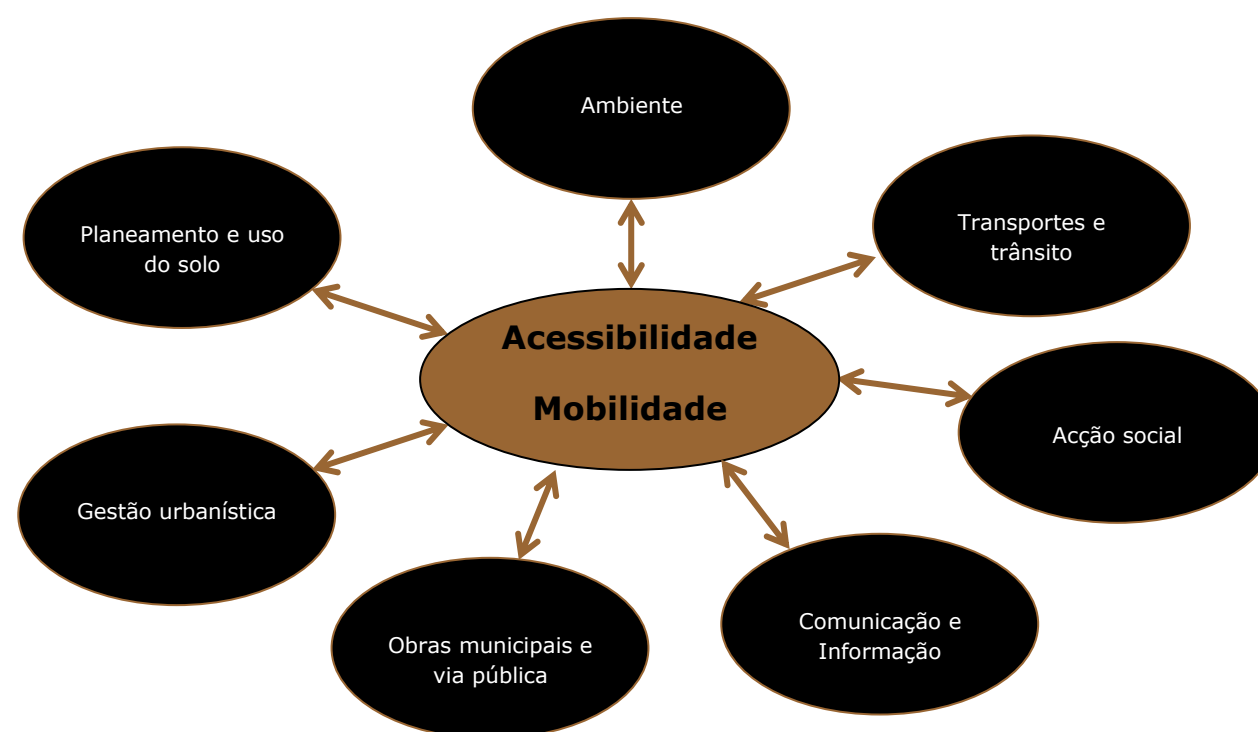


Figura 9: O conceito multidisciplinar da acessibilidade.

### A responsabilidade dos municípios em matéria da acessibilidade

De acordo com Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, “no que concerne à eliminação das barreiras arquitectónicas, limitadoras da mobilidade (...), foi atribuído um importante papel às câmaras municipais, pois são estas entidades responsáveis pelos licenciamentos e autorizações”. Nesse sentido, cabe aos municípios grande parte da responsabilização sobre esta temática. É, pois, absolutamente necessário e urgente pensar e praticar a acessibilidade ao nível municipal.

Algum trabalho já vem a ser feito por muitos municípios portugueses considerados como boas práticas. Um exemplo, reconhecido publicamente, pelos mais altos dirigentes municipais e pelo governo português, como de resto foi referido publicamente, no dia 8 de Outubro de 2008, em Lisboa, no lançamento de Programa “Portugal mais Acessível”, é o projecto REDE NACIONAL DE CIDADES E VILAS COM MOBILIDADE PARA TODOS.

Nesse encontro nacional, este projecto foi considerado o projecto pioneiro nesta matéria ao nível municipal, com resultados positivos pela metodologia utilizada, designadamente, na eliminação sistematizada das barreiras arquitectónicas e urbanísticas das vilas e cidades portuguesas. O trabalho efectuado desde 2005, parte ainda em desenvolvimento em cerca de 80 municípios portugueses, evidenciou a vontade e esforço municipal para desenhar territórios inclusivos, sem que estes tivessem linhas próprias de financiamento para o efeito.

### A responsabilidade dos Técnicos na acessibilidade

Todos os técnicos que, de forma directa ou indirecta desenham e constroem as vilas e cidades são absolutamente determinantes no processo da garantia da acessibilidade. Muita tinta corre sobre a responsabilidade ou não dos diferentes agentes em matéria da acessibilidade.

Contudo, embora existam muitos agentes com enormes responsabilidades nesta matéria, não podemos ignorar o facto da responsabilidade técnica de quem desenha, planeia, projecta, constrói e fiscaliza o espaço público, o edificado e os transportes. A actual legislação em vigor é agora mais rígida sobre esta matéria, mas também mais determinada e define um conjunto de sanções pelo incumprimento da mesma. Compete aos técnicos, a responsabilidade de incluir nos projectos, as leis que garantem a acessibilidade e mobilidade para todos, como de resto, acontece com outras matérias, tais como o cálculo das estruturas face aos sismos, ou o dimensionamento das condutas, face às águas de saneamento ou pluviais. A acessibilidade é apenas mais um parâmetro a incluir no dimensionamento do espaço construído.

Deste modo, o Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto deve ser absorvido pelos técnicos não como mera orientação mas como obrigação exigida. Esta atitude evitaria claramente grande parte dos problemas que hoje determinam a inacessibilidade das vilas e cidades.

### Planear ao nível municipal

A última década de trabalho no terreno permitiu verificar que a acessibilidade para Todos só se conquista quando o município planear concertadamente as suas prioridades e intervenções. Um dos princípios da acessibilidade para todos é garantir o percurso acessível. Neste conceito, a eliminação de barreiras de forma pontual, pode não garantir essa continuidade. Ao mesmo tempo, é necessário agir em conformidade com as maiores necessidades e prioridades dos seus utentes. A inclusão da análise sociológica à escala municipal é, também, um factor determinante para o sucesso das intervenções. Daí a importância do Planeamento Participado por parte dos diferentes agentes locais (entidades governamentais e não governamentais, entidades privadas, organizações generalistas, pessoas individuais) que, de uma forma ou de outra, tenham opinião em matéria de definição das prioridades da promoção da acessibilidade.



Figura 10: Boas Práticas



Figura 11: Boas Práticas

Por outro lado, os instrumentos de gestão do planeamento e ordenamento do território ao nível do município, designadamente o Plano Director Municipal (PDM), os Planos de Urbanização (PU), os Planos de Pormenor (PP) e restantes planos, mesmo que não vinculativos, designadamente, Planos Estratégicos de Mobilidade, Planos de Segurança, Planos de Chão, Planos de Turismo, etc. Devem conter orientações específicas sobre acessibilidade e Mobilidade para Todos, assim como sobre a ocupação do espaço público com utilização obrigatória em matéria de design inclusivo.

Contudo, não basta planear e projectar a acessibilidade. É imprescindível desenvolver mecanismos de avaliação dos mesmos. Esta atitude irá marcar a diferença na qualidade de um plano, projecto ou obra, permitindo a reflexão sobre a aplicabilidade da legislação em vigor, em particular, do Decreto-Lei nº. 163/2006, de 08 de Agosto.

### Outras escalas de intervenção

A acessibilidade não é uma acção obrigatória ou exclusiva do poder local. É cada vez mais importante perceber as diferentes escalas de intervenção a este nível, designadamente a escala central e a regional. Cabe a cada organização elaborar as políticas e definir as acções necessárias às diferentes áreas territoriais e sociais em causa. Na escala da governação central, é de ressaltar o elevado número de programas e planos que, nos últimos anos, têm vindo a ser desenhados com o objectivo da integração das pessoas com deficiência ou incapacitadas.

De resto, cumpre-me também sublinhar a importância da realização de parcerias entre entidades governamentais, entidades públicas e privadas, associações, empresas e cidadãos da sociedade civil com vista à execução das acções delineadas. Nas sociedades modernas, este tipo de Governância é cada vez mais utilizada e a exigência destes mecanismos é cada vez mais necessária. Há que compreender de que forma os agentes da sociedade, na sua diversidade, podem contribuir, de forma integrada, para a construção de cidades acessíveis.



**O espaço municipal como território prioritário de intervenção**

De acordo com a lei portuguesa em vigor, o espaço público e os equipamentos devem adaptar-se gradualmente às necessidades de todos. Urge reconhecer que, embora os estratos sociais sejam diversos nas suas capacidades de mobilidade, todos sem excepção devem ter acesso à cidade. A necessidade de planear a cidade como um todo, embora de forma sistematizada, e ao mesmo tempo definir âmbitos de intervenções prioritárias locais, seguindo políticas estratégicas definidas a montante, pode ser um modo de actuar no curto prazo de tempo.

Aproveitar as oportunidades em curso, designadamente das grandes infra-estruturas e equipamentos projectados ou em projecto, poderá constituir-se como uma importante medida preventiva que acompanhará, efectivamente as actuais tendências e de futuro, adequando cidades e vilas à diversidade humana.

Neste sentido, surgem duas atitudes: a atitude preventiva e a atitude curativa. As intervenções municipais têm naturalmente que actuar a estes dois níveis.



Figura 12: Boas Práticas





Figura 13: Boas Práticas

O primeiro, tem a ver com a capacidade de planear e projectar a cidade acessível, aplicando as normas e a legislação em vigor e todos os requisitos que os técnicos entendam por bem para que, possamos usufruir de espaços e edificado com mais conforto, mais seguros e com mais qualidade. Esta atitude evitará a repetição dos erros actuais.

A segunda atitude, tem a ver com a situação actual, intervindo de forma a corrigir as barreiras identificadas, por vezes designadas por nós de acções dos *Armazéns Gerais*, não obstante, algumas evidenciarem dificuldades técnicas de maior exigência nas soluções, face à falta de espaço físico, à inexistência de soluções, aos elevados custos financeiros, a questões relacionadas com o direito de propriedade, etc. Neste tipo de intervenção é necessário, muitas vezes, o envolvimento de diferentes agentes e entidades da gestão do espaço público e do edificado o que implica um maior esforço de coordenação, a exemplo, a EDP, os SMAS, a PT, as Obras Municipais.

Contudo, trabalhar a estas duas velocidades é absolutamente necessário, sob pena de que nunca teremos a cidade acessível pretendida: é necessário corrigir e prevenir.



Figura 14: Boas Práticas

### Envolvimento dos políticos

Uma outra questão, não menos importante que as anteriores, é a participação e envolvimento dos políticos em matéria da acessibilidade. Muitas dissertações se poderiam fazer do envolvimento da esfera política, relatando os casos concretos que temos conhecido nos últimos anos, tipificando comportamentos, organizando e balizando resultados. Permitam que refira a constatação de uma geometria variável de envolvimento dos políticos municipais em torno desta matéria. Se por um lado há políticos menos atentos, por outro, há políticos com uma enorme sensibilidade para o tema, agilizando todos os mecanismos possíveis para vencerem contra o tempo, face às (i)mobilidades diagnosticadas nos municípios, em particular nas áreas mais urbanas. Em diversos municípios, a acessibilidade e mobilidade para todos tem impelido a participação, o envolvimento, a constituição de equipas multidisciplinares, graças à determinação política. A reflexão em torno desta matéria permite concluir uma tese muito simples: a necessidade inequívoca da envolvimento dos políticos nesta matéria. Caso esta situação aconteça, os técnicos sentem-se apoiados e as decisões tomadas obrigam a maior exigência e responsabilidade técnica.





Figura 15: Boas Práticas

Por outro lado, o envolvimento político permite o desenvolvimento de acções transversais, muitas delas não físicas, mas essenciais à consolidação e sustentabilidade do conceito.

No que respeita à questão financeira, a ausência política no processo não permite, normalmente, rubricas orçamentais para a acessibilidade e mobilidade para todos. Não permite a integração no plano de actividades de acções de grande relevo e impacto, face aos custos financeiros normalmente envolvidos. Assim, é obrigatório que os políticos coloquem esta matéria na sua agenda política, marcada por estratégias prioritárias bem definidas, criando os mecanismos necessários à sua efectiva realização. A ausência desta atitude constituirá meras rótulas de marketing que, com o tempo evidenciarão ausência de trabalho e falta de competitividade face a outros municípios com trabalho efectivo no terreno. Precisamos de um Portugal de todos.

As responsabilidades municipais apresentam-se neste início de século, também com novos paradigmas de governação. Atingem-se novos níveis de políticas municipais, face a um país que começa a estar infra-estruturado e com os equipamentos básicos necessários ao seu território. Assim, os níveis de exigência e de desafios, também municipais, acolhem agora os temas da valorização dos recursos humanos e da qualidade dos ambientes urbanos, como forma inequívoca da construção de sociedades inclusivas. Nesse sentido, nesse rumo de orientações políticas estratégicas, a participação activa dos políticos nas diferentes escalas de intervenção e, designadamente, na escala municipal é determinante para o sucesso da implementação da cidade para todos.

Em suma, os desafios que se colocam actualmente aos municípios portugueses, remetem para exigências cada vez maiores como factor essencial na construção de territórios socialmente mais inclusivos. É necessária a promoção de uma sociedade com novas formas de mobilidade e acessibilidade, numa era de total informação e comunicação, traduzida por uma Europa socialmente mais envelhecida, turisticamente mais diversificada e culturalmente mais heterogénea.



# 2

## ÂMBITO DO PROJECTO

## 2. ÂMBITO DO PROJECTO

### 2.1. Objectivo do Projecto

Em Portugal, o trabalho desenvolvido na última década permite concluir que a acessibilidade para Todos só se conquista quando o município consegue planear, concertadamente, as suas prioridades e intervenções.

Se um dos princípios da acessibilidade para todos é garantir o percurso acessível e a eliminação de barreiras de forma pontual não garante essa continuidade, significa que, simultaneamente, é necessário agir em conformidade com as maiores necessidades e prioridades dos seus utentes, razão pela qual a inclusão da análise demográfica e sociológica é um factor determinante para o sucesso do Plano. Por outro lado, a necessidade urgente de se pensar de forma estratégica, evitando as tradicionais medidas avulso.

Estas reflexões permitem registar a importância, a esta escala, da Participação Pública, por parte dos diferentes agentes locais (entidades governamentais e não governamentais, entidades privadas, organização generalistas, pessoas individuais) que, de uma ou de outra forma, têm opinião em matéria de definição das prioridades.

À Acessibilidade para Todos tem sido atribuída uma importância crescente nos últimos anos, estando a ser gradualmente inserida e promovida nas políticas orientadoras nacionais e internacionais. O presente Plano constitui um desafio à integração dessas



Figura 16. Principais pilares da metodologia para a elaboração do Plano Local de Promoção da Acessibilidade





Figura 17. Principais pilares da metodologia para a elaboração do Plano Local de Promoção da Acessibilidade

orientações nas políticas locais, respectivo planeamento, desenho e monitorização desses territórios.

Existem vários documentos nacionais, designadamente o PAIPDI e o PNPA que lançam medidas específicas para a construção de cidades e vilas mais inclusivas. Nesse sentido, e de forma a contribuir para a aplicabilidade da legislação portuguesa em vigor (DL 163/06), a elaboração dos actuais planos de acessibilidade irá constituir medidas efectivas em prol desta estratégia.

O Município da Maia enfrenta, assim, mais um desafio onde poderá reforçar a política de acessibilidade que tem vindo a desenvolver, alterando mentalidades, educando os cidadãos, e, consequentemente, abrindo caminho a uma nova perspectiva do espaço urbano público e privado enquanto espaço integrador, dando continuação aos trabalhos já efectuados.

Neste contexto, e dado o papel relevante que as questões da equidade social desempenham num quadro de desenvolvimento sustentável, o município elegeu como prioridade relevante a resolução dos problemas com as acessibilidades. É desta matéria que a proposta que se apresenta irá abordar. De resto, é uma excelente oportunidade para o município da Maia consolidar estrategicamente a matéria da Acessibilidade e Mobilidade para Todos, que já tem vindo a trabalhar, contrariando as medidas avulsas e desenhando um território mais participado e mais planeado, através da eliminação de barreiras urbanísticas, arquitectónicas e psicológicas.

A selecção da área de intervenção em causa constitui uma excelente decisão face ao contexto central da Cidade, à importância da função que desempenha do

ponto de vista turístico e ainda à significativa e importante imagem arquitectónica no contexto do espaço público.

## 2.2. Metodologia

A elaboração de um **Plano Municipal de Acessibilidade para Todos** consiste, essencialmente, no cruzamento do diagnóstico urbanístico e arquitectónico do território com o diagnóstico social do município, em matéria de necessidades de Acessibilidade para Todos.

Esta abordagem interdisciplinar com leituras nas diferentes escalas, são a chave para que o Plano atinja os objectivos a que se propõe e ainda, supere níveis de qualidade relativamente aos instrumentos legislativos em vigor (DL163/06 de 8 de Agosto). Tal abordagem, necessita de uma metodologia simples, mas eficaz, que permita agir de forma sistematizada, monitorizando todas as fases e acções por parte dos diferentes sectores em estudo.

Assim, a metodologia proposta assenta em 4 pilares principais que são a **Governância**, a **Participação**, o **Conhecimento e Sensibilização**, e os **Estudos** a desenvolver em matéria de Acessibilidade.

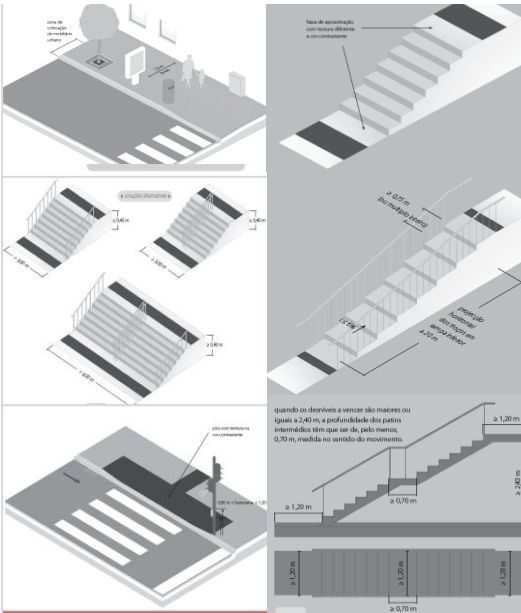


Figura 18. As Áreas Temáticas Fundamentais da Acessibilidade

Esta metodologia estratégica, que assenta nos quatro pilares principais apresentados, debruçar-se-á sobre as seguintes cinco áreas temáticas fundamentais em matéria de Acessibilidade para Todos: Espaço Público, Edificado, Transportes, Comunicação e Design e Infoacessibilidade.

Os estudos de Acessibilidade para Todos, a desenvolver para a área de intervenção que seguidamente se apresenta, e posterior elaboração do Plano Municipal deverão ser orientados de forma a que a autarquia possa desenvolver um Plano Operativo, à escala concelhia, que vise a supressão detalhada dos problemas identificados na área de estudo nos diferentes temas da acessibilidade a tratar, conforme apresentado anteriormente





***“A promoção da acessibilidade constitui uma condição essencial para o pleno exercício de direitos de cidadania consagrados na Constituição Portuguesa, como direito à Qualidade de Vida, à Liberdade de Expressão e Associação, à Informação, à Dignidade Social e à Capacidade Civil, bem como à Igualdade de Oportunidades no acesso à Educação, à Saúde, à Habitação, ao Lazer e Tempo Livre e ao Trabalho.”***

(Idália Moniz in Prefácio do *Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos* (2007))

***“O “conceito Europeu de Acessibilidade – ECA 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.”***

(Sílvio Sagramola, Coordenador da EuCAN in Agradecimentos do *ECA* (2003))

Uma das questões fundamentais em matéria da acessibilidade e mobilidade para todos relaciona-se, com o enquadramento legal desta matéria. A legislação sobre acessibilidade e mobilidade para todos é ainda bastante recente sendo esta matéria enquadrada legalmente, pela primeira vez, em 1997 com o Decreto-lei nº 123/1997. Este facto torna o desenvolvimento da acessibilidade mobilidade para todos em Portugal numa disciplina recente, ainda que de forma lata estivesse já consubstanciada na Constituição da República Portuguesa.

Deste modo podemos, através da legislação existente, sobre a matéria traçar o percurso da Legislação sobre acessibilidades, e constatar o espaço e a grande importância que tem conquistado.

Tal como já foi referido o percurso inicia-se nas normas de cúpula do sistema: as constitucionais. Assim, nos artigos 12.º e 13.º da Constituição, consagram-se os princípios da universalidade e da igualdade. No primeiro, entende-se os direitos e deveres constitucionais a todos os cidadãos portugueses; no segundo, reconhece-se a dignidade social e a igualdade perante a lei de todos os indivíduos, proibindo-se qualquer tipo de discriminação negativa.

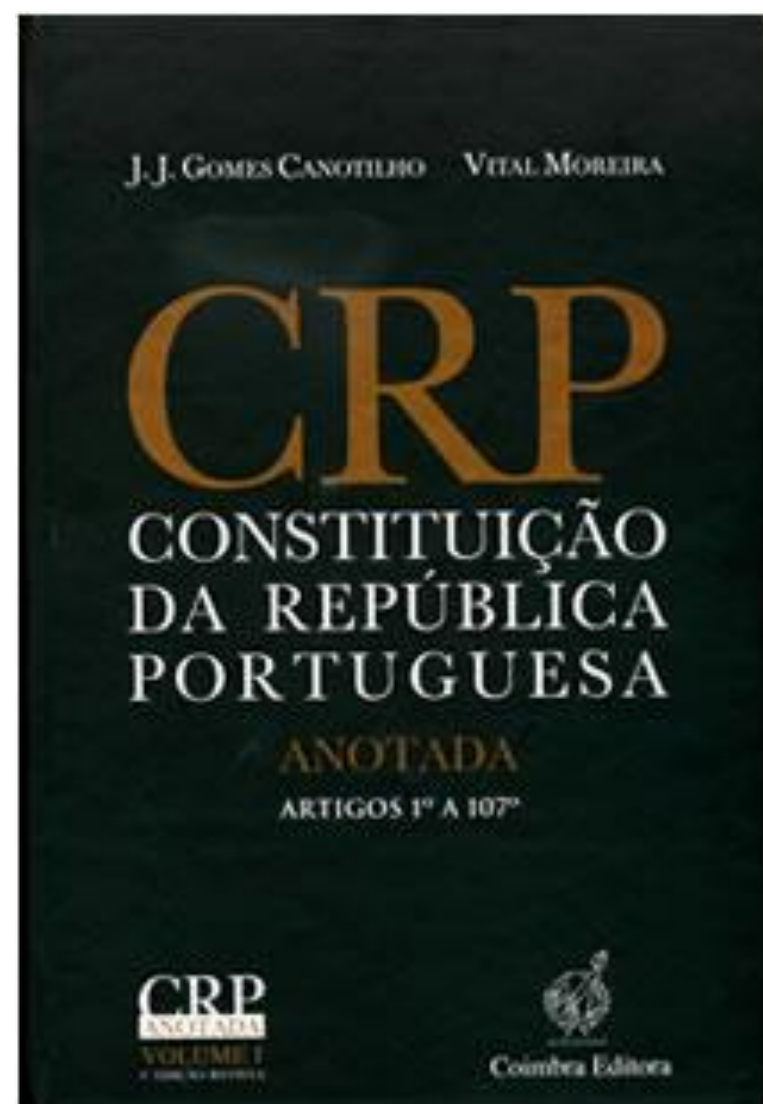


Figura 19: Constituição da República Portuguesa

Ainda, no artigo 71.º, verifica-se o reforço destes princípios em relação às pessoas com deficiência, afirmando no n.º 1, que estes cidadãos “gozam plenamente dos direitos e estão sujeitos aos deveres consignados na Constituição”, atribuindo o n.º 2 ao Estado a obrigação de promover “uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração”.

Em 1993, a Comissão Europeia avança com a aplicação de um conjunto de regras com o intuito de combater a discriminação. Cada Estado-membro ficou obrigado a implementar planos de acção capazes de garantir e promover a acessibilidade e mobilidade para todos. A partir desse momento, um conjunto de estratégias políticas e planos de acção se têm desenvolvido nesta matéria. Contudo, apenas em 2003 foi publicado o European Concept for Accessibility (ECA). Este conceito é resultado do trabalho e cooperação entre vários parceiros no intuito de proporcionar melhores condições e igualdade de oportunidades para todos os cidadãos que se encontram no espaço europeu.

Portugal aprova, em 1997, a primeira legislação com normas técnicas dedicadas à acessibilidade para todos em edifícios e espaço público, o Decreto-Lei nº 123/1997 de 22 de Maio. Contudo, por diversos factores, não teve a



## PARTE I

### Direitos e deveres fundamentais

## TÍTULO I

### Princípios gerais

#### Artigo 12.º

##### (Princípio da universalidade)

1. Todos os cidadãos gozam dos direitos e estão sujeitos aos deveres consignados na Constituição.
2. As pessoas colectivas gozam dos direitos e estão sujeitas aos deveres compatíveis com a sua natureza.

#### Artigo 13.º

##### (Princípio da igualdade)

1. Todos os cidadãos têm a mesma dignidade social e são iguais perante a lei.
2. Ninguém pode ser privilegiado, beneficiado, prejudicado, privado de qualquer direito ou isento de qualquer dever em razão de ascendência, sexo, raça, língua, território de origem, religião, convicções políticas ou ideológicas, instrução, situação económica, condição social ou orientação sexual.

#### Artigo 71.º

##### (Cidadãos portadores de deficiência)

1. Os cidadãos portadores de deficiência física ou mental gozam plenamente dos direitos e estão sujeitos aos deveres consignados na Constituição, com ressalva do exercício ou do cumprimento daqueles para os quais se encontrem incapacitados.
2. O Estado obriga-se a realizar uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias, a desenvolver uma pedagogia que sensibilize a sociedade quanto aos deveres de respeito e solidariedade para com eles e a assumir o encargo da efectiva realização dos seus direitos, sem prejuízo dos direitos e deveres dos pais ou tutores.
3. O Estado apoia as organizações de cidadãos portadores de deficiência.

Figura 20: Constituição da República Portuguesa

repercussão esperada em termos de aplicação das normas nele publicadas, designadamente, por ter sido encarado como um diploma de intenções, em consequência das fracas coimas que previa para os infractores.

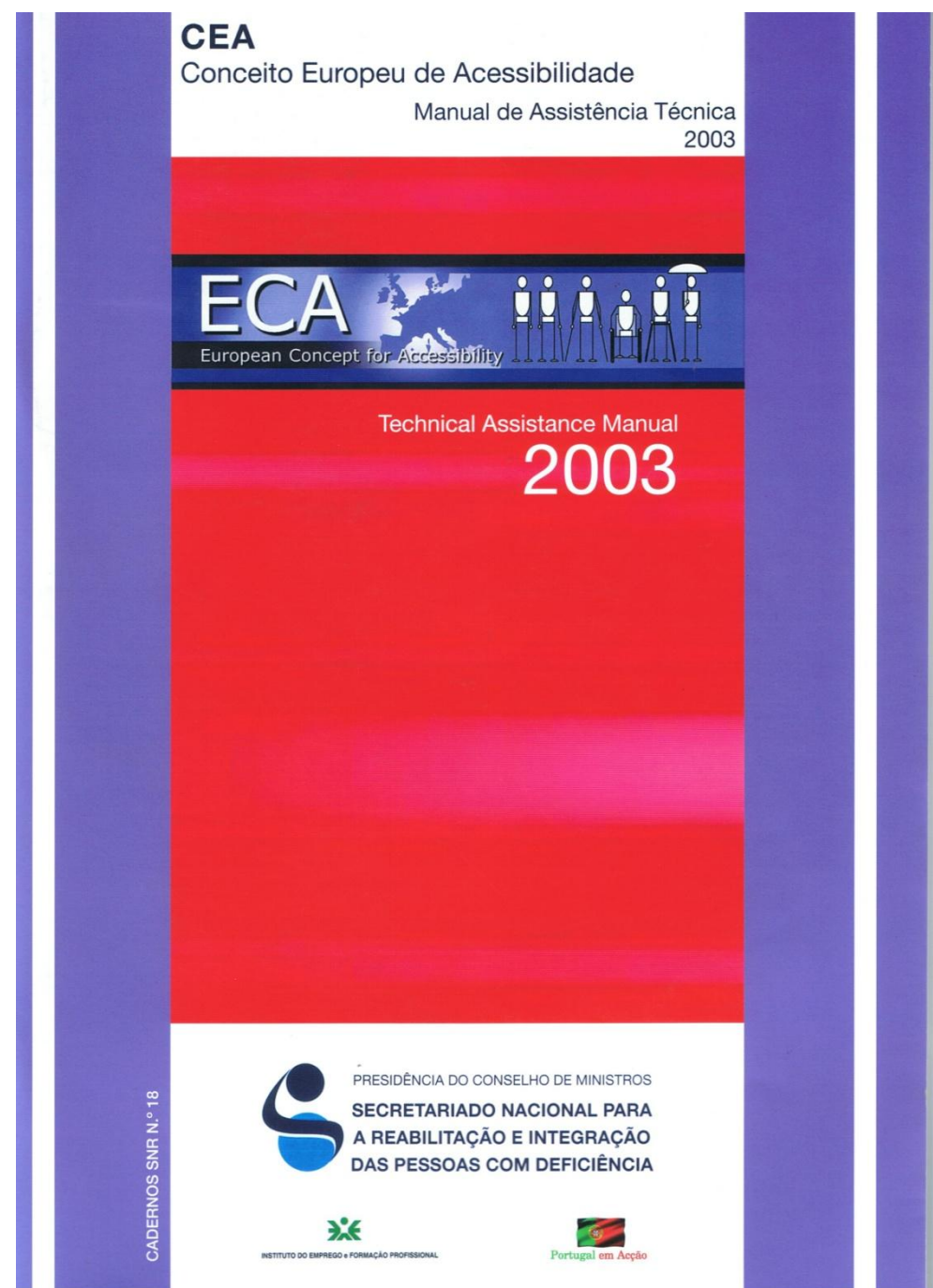
A falta de fiscalização permitiu que se continuasse a ignorar as questões da acessibilidade e, desta forma, os aglomerados urbanos, edifícios e demais equipamentos públicos continuaram a crescer com graves falhas nesta matéria. Neste sentido, perdeu-se uma enorme oportunidade na acessibilidade do edificado.

O lançamento da Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência (Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto), na alínea d) do artigo 3.º, veio estabelecer a incumbência por parte do Estado para «a promoção de uma sociedade para todos através da eliminação de barreiras e da adopção de medidas que visem a plena participação da pessoa com deficiência», dando ênfase a novas políticas de acessibilidade.



Recentemente, com a publicação do Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, que veio substituir o Decreto-Lei nº 123/1997 de 22 de Maio, e com a Lei nº 46/2006 de 28 de Agosto, um novo salto se deu nesta matéria. O primeiro, no sentido de promover a acessibilidade para todos, o segundo, com o objectivo de proibir e punir a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado para saúde.

O Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de Agosto, aumentou o valor das coimas a aplicar, introduziu a participação activa das organizações de pessoas com deficiência, aperfeiçoou as normas existentes e acrescentou parâmetros que, até à data, não eram considerados. Além do exposto, nomeou a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, a Inspecção-Geral da Administração do Território e as Câmaras Municipais como entidades com competências de fiscalização. As Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, publicadas no anexo I do Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, entre outros pontos importantes, passaram a abranger o parque habitacional que se encontrava omissa na legislação anterior e introduziu o conceito de “Percurso acessível”, dedicado essencialmente a questões de mensuração, áreas de ocupação, áreas de manobra, e posicionamento de elementos.



2540

DIÁRIO DA REPÚBLICA — I SÉRIE-A

N.º 118 — 22-5-1997

MINISTÉRIO DA SOLIDARIEDADE  
E SEGURANÇA SOCIALDecreto-Lei n.º 123/97  
de 22 de Maio

O imperativo da progressiva eliminação das barreiras, designadamente urbanísticas e arquitectónicas, que permita às pessoas com mobilidade reduzida o acesso a todos os sistemas e serviços da comunidade, criando condições para o exercício efectivo de uma cidadania plena, decorre de diversos preceitos da Constituição, quando proclama, designadamente, o princípio da igualdade, o direito à qualidade de vida, à educação, à cultura e ciência e à fruição e criação cultural e, em especial, quando consagra os direitos dos cidadãos com deficiência.

Decorre igualmente de orientações emanadas de diversas organizações internacionais em que o nosso país se encontra integrado, nomeadamente a Organização das Nações Unidas e suas agências especializadas, o Conselho da Europa e a União Europeia.

No quadro jurídico nacional importa salientar que o n.º 2 do artigo 71.º da Constituição comete ao Estado a obrigação de tornar efectiva a realização dos direitos dos cidadãos com deficiência, impondo, assim, acções por parte do Estado de que este não se pode eximir.

No sentido de dar cumprimento a estas injunções foi publicado o Decreto-Lei n.º 43/82, de 8 de Fevereiro, que alterou vários preceitos do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, consagrando normas técnicas sobre acessibilidade. As vicissitudes que sofreu este diploma, cujo prazo de entrada em vigor foi objecto de várias prorrogações e que culminou com a sua revogação pelo Decreto-Lei n.º 172-H/86, de 30 de Junho, demonstram inequivocamente as dificuldades de fazer aplicar as medidas nele consagradas.

Posteriormente, por despacho conjunto dos Ministros do Plano e da Administração do Território, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Trabalho e Segurança Social de 1 de Julho de 1986, foram aprovadas recomendações técnicas que visavam melhorar a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida aos estabelecimentos que recebem público.

No mesmo sentido e na sequência dos princípios consignados na Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/87, de 29 de Janeiro, relativos ao acolhimento e atendimento público, o Conselho de Ministros, pela Resolução n.º 34/88, de 28 de Julho, reafirmou a necessidade de eliminação das barreiras arquitectónicas no acesso às instalações dos serviços públicos, pela adopção das recomendações técnicas constantes daquele despacho e, não o sendo possível, pela instalação de equipamentos especiais ou providenciando os serviços pela deslocação do funcionário a local do edifício devidamente assinalado e acessível ao utente, de modo a ser prestado o serviço pretendido.

Por sua vez, a Lei de Bases da Prevenção e da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência — Lei n.º 9/89, de 2 de Maio —, no seu artigo 24.º, dispõe que «o regime legal em matéria de urbanismo e habitação deve ter como um dos seus objectivos facilitar às pessoas com deficiência o acesso à utilização do meio edificado, incluindo espaços exteriores», e que, para o efeito, «a legislação aplicável deve ser revista e incluir obrigatoriamente medidas de eliminação das barreiras arquitectónicas».

No tempo que decorreu entre a publicação daqueles diplomas e o presente mudaram-se mentalidades, apectaram-se serviços, aumentaram as potencialidades económicas do País, consolidaram-se compromissos a nível europeu e internacional, pelo que se considera, sem prejuízo de outras medidas em estudo, designadamente no âmbito da revisão do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, que existem condições que permitem consagrar legalmente exigências técnicas mínimas de acessibilidade a adoptar nos edifícios da administração pública central, regional e local e dos institutos públicos que revistam a natureza de serviços personalizados e de fundos públicos, bem como em alguns edifícios e estabelecimentos que recebam público.

A competência fiscalizadora cabe à Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e às entidades licenciadoras.

O Governo está consciente da importância de que se reveste a supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas no processo de total integração social das pessoas com mobilidade condicionada, permanente ou temporária, e na melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos em geral, para que, na possibilidade da utilização por todos dos bens e serviços comunitários, se materialize o princípio da igualdade consagrado na lei fundamental.

Espera-se que a sensibilização e a adesão da comunidade aos resultados destas medidas viabilizem, a curto prazo, o alargamento do âmbito de aplicação do presente diploma e a consagração de novas exigências técnicas.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Foi ouvida a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

O projecto do presente diploma foi publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 230, de 3 de Outubro de 1996.

Assim:

No desenvolvimento do regime jurídico estabelecido pela Lei n.º 9/89, de 2 de Maio, e nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## Artigo 1.º

## Objecto

1 — São aprovadas as normas técnicas destinadas a permitir a acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, nomeadamente através da supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública, que se publicam no anexo I ao presente decreto-lei e que dele fazem parte integrante.

2 — Para efeitos do presente diploma, é adoptado o símbolo internacional de acessibilidade, que consiste numa placa com uma figura em branco sobre um fundo azul, em tinta reflectora, e com as dimensões especificadas no anexo II, a qual será obtida junto das entidades licenciadoras.

3 — O símbolo internacional de acessibilidade deverá ser afixado em local bem visível nos edifícios, instalações, equipamentos e via pública que respeitem as normas técnicas aprovadas pelo presente diploma.

Figura 21: Legislação Portuguesa e o ECA



Além da nova legislação, o Governo criou também o Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade (PAIPDI), adoptado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 120/2006, de 21 de Setembro. O PAIPDI define um conjunto de medidas de actuação dos vários departamentos governamentais, bem como metas a alcançar no período compreendido entre 2006/2009 com vista a criar uma sociedade que garanta a participação efectiva das pessoas com deficiência.

Em 2007, o Governo Português constituiu, ainda, o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2007, de 17 de Janeiro. Decorre, ainda, da Lei nº 38/2004, de 18 de Agosto (Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência) e é uma prioridade do XVII Governo Constitucional. Com a sua constituição procedeu-se à sistematização de um conjunto de medidas para proporcionar às pessoas com mobilidade condicionada ou dificuldades sensoriais, a autonomia, a igualdade de oportunidades e a participação social a que têm direito como cidadãos. Este plano integra um conjunto de medidas que visam a construção de um sistema global coerente e homogéneo de acessibilidade.

*Diário da República, 1.ª série — N.º 152 — 8 de Agosto de 2006*

São, assim, devidas ao Estado acções cuja finalidade seja garantir e assegurar os direitos das pessoas com necessidades especiais, ou seja, pessoas que se confrontam com barreiras ambientais, impeditivas de uma participação cívica activa e integral, resultantes de factores permanentes ou temporários, de deficiências de ordem intelectual, emocional, sensorial, física ou comunicacional.

Do conjunto das pessoas com necessidades especiais fazem parte pessoas com mobilidade condicionada, isto é, pessoas em cadeiras de rodas, pessoas incapazes de andar ou que não conseguem percorrer grandes distâncias, pessoas com dificuldades sensoriais, tais como as pessoas cegas ou surdas, e ainda aquelas que, em virtude do seu percurso de vida, se apresentam transitoriamente condicionadas, como as grávidas, as crianças e os idosos.

Constituem, portanto, incumbências do Estado, de acordo com a Constituição da República Portuguesa, a promoção do bem-estar e qualidade de vida da população e a igualdade real e jurídico-formal entre todos os portugueses [alínea d) do artigo 9.º e artigo 13.º], bem como a realização de «uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias», o desenvolvimento de «uma pedagogia que sensibilize a sociedade quanto aos deveres de respeito e solidariedade para com eles» e «assumir o encargo da efectiva realização dos seus direitos, sem prejuízo dos direitos e deveres dos pais e tutores» (n.º 2 do artigo 71.º).

Por sua vez, a alínea d) do artigo 3.º da Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência (Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto) determina «a promoção de uma sociedade para todos através da eliminação de barreiras e da adopção de medidas que visem a plena participação da pessoa com deficiência».

O XVII Governo Constitucional assumiu, igualmente, no seu Programa que o combate à exclusão que afecta diversos grupos da sociedade portuguesa seria um dos objectivos primordiais da sua acção governativa, nos quais se incluem, naturalmente, as pessoas com mobilidade condicionada que quotidianamente têm de confrontar-se com múltiplas barreiras impeditivas do exercício pleno dos seus direitos de cidadania.

A matéria das acessibilidades foi já objecto de regulação normativa, através do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, que introduziu normas técnicas, visando a eliminação de barreiras urbanísticas e arquitectónicas nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública.

Decorridos oito anos sobre a promulgação do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, aprova-se agora, neste domínio, um novo diploma que define o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, o qual faz parte de um conjunto mais vasto de instrumentos que o XVII Governo Constitucional pretende criar, visando a construção de um sistema global, coerente e ordenado em matéria de acessibilidades, susceptível de proporcionar às pessoas com mobilidade condicionada condições iguais às das restantes pessoas.

As razões que justificam a revogação do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, e a criação de um novo diploma em sua substituição prendem-se, em primeiro lugar, com a constatação da insuficiência das soluções propostas por esse diploma.



**MINISTÉRIO DO TRABALHO  
E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL**

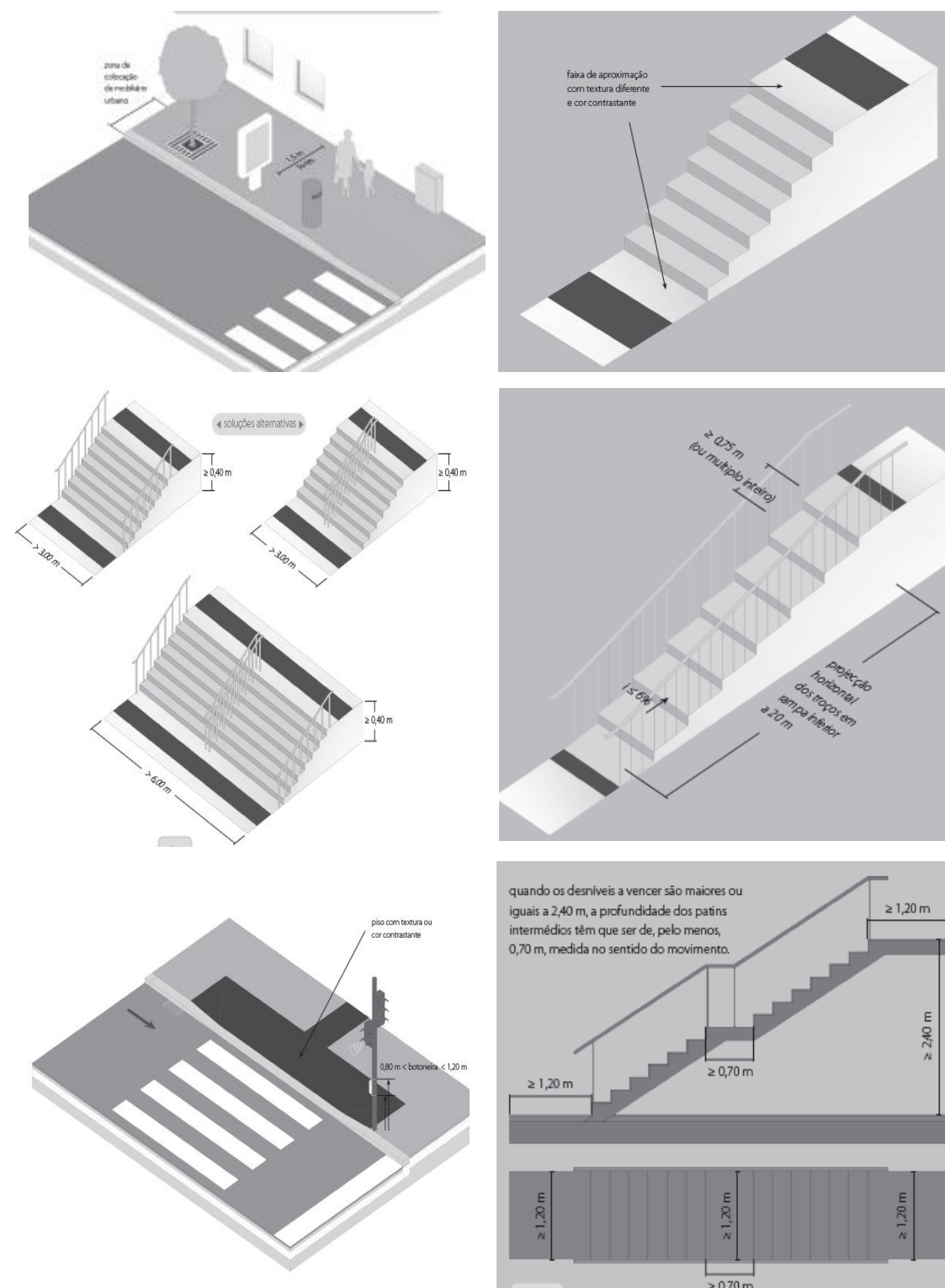
**Decreto-Lei n.º 163/2006**

**de 8 de Agosto**

A promoção da acessibilidade constitui um elemento fundamental na qualidade de vida das pessoas, sendo um meio imprescindível para o exercício dos direitos que são conferidos a qualquer membro de uma sociedade democrática, contribuindo decisivamente para um maior reforço dos laços sociais, para uma maior participação cívica de todos aqueles que a integram e, consequentemente, para um crescente aprofundamento da solidariedade no Estado social de direito.

**Figura 22:** Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade





O livro “Guia da Acessibilidade e Mobilidade para Todos” lançado pelo Governo Português é a materialização de uma dessas acções. Este Guia teve como principal objectivo desenhar a legislação em vigor, apresentando-se como um instrumento precioso no sentido de ajudar tecnicamente na descodificação das normas técnicas a aplicar. Simultaneamente, ao longo do país, foram dadas formações, aumentando a sensibilização e o conhecimento dos técnicos municipais.

No dia 8 de Outubro de 2008, no Parque das Nações, em Lisboa, teve lugar a conferência “Portugal mais Acessível”, onde foram apresentadas as várias acções que o Governo tem vindo a desenvolver, no âmbito da Promoção da Acessibilidade pelos cinco Secretários de Estado, para além do Ministro António Vieira da Silva.

Eduardo Cabrita, João Ferrão, Ana Paula Vitorino, Manuel Heitor e Idália Moniz, respectivamente, Secretários de Estado da Administração Local, do Ordenamento do Território e das Cidades, dos Transportes, da Tecnologia e do Ensino Superior e da Reabilitação, apresentaram as acções desenvolvidas e em curso nas diferentes Secretarias de Estado e, ainda, as candidaturas aprovadas pelo Programa Operacional do

Figura 23: Capa do Guia da “Acessibilidade e Mobilidade para Todos” e Esquemas exemplificativos do Guia da “Acessibilidade e Mobilidade para Todos”

Potencial Humano (POPH), Eixo 6.5 - Acções de Investigação, Sensibilização e Promoção de Boas Práticas, que deram origem à primeira geração de Planos de Promoção da Acessibilidade a aplicar em cerca de 20 municípios portugueses e que terão de ser elaborados entre 2009|2010.

De resto, em Portugal a Acessibilidade e mobilidade para todos começa a fazer parte das agendas políticas nas diferentes escalas de governação, provando a eficácia dos instrumentos legislativos accionados.