



CORREDOR PEDONAL ACESSÍVEL PARA TODOS DEFINIDO PELA ACAPO NA CIDADE DE FARO

Joana Afonso & Manuela Rosa

RESUMO

No âmbito da elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável (PMS) de Faro, foi desencadeado pelas equipas técnico-científicas da Câmara Municipal de Faro (CMF) e da Universidade do Algarve (UAlg) um processo de participação pública que envolveu, entre outros agentes da comunidade, a Delegação do Algarve da Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO). Esta entidade, entre os seus contributos, propôs tornar acessível um corredor pedonal, na cidade de Faro, entre a sua sede e a Estação Ferroviária. O presente artigo apresenta o processo inovador de participação activa da ACAPO e do Departamento de Engenharia Civil da UAlg na concretização do estudo prévio do corredor pedonal proposto, o consequente diagnóstico de barreiras urbanísticas e soluções técnicas. O trabalho desenvolvido foi interactivo, envolvendo sistematicamente um grupo de munícipes com deficiência visual e os alunos finalistas da Licenciatura em Engenharia Civil da Universidade do Algarve, sob a coordenação das duas autoras.

1. INTRODUÇÃO

As funções sociais de uma cidade somente se cumprem plenamente se os serviços e equipamentos sociais, o comércio e as empresas forem acessíveis para o maior número de pessoas, incluindo as pessoas com alguma restrição na participação. À escala urbana, devem assegurar-se bons níveis de acessibilidade (no seu sentido topológico de proximidade), considerando no topo da hierarquia os grupos de pessoas que se deslocam a pé, em transporte público (TP) e em bicicleta. A rua deixa de ser dimensionada como uma artéria em movimento motorizado e passa a ser projectada como um espaço público utilizado para actividades múltiplas, incentivadoras da participação, da interacção e da sociabilidade.

Esta abordagem, inerente à mobilidade sustentável, remete para a importância dos transportes colectivos, das redes pedonal e ciclável e de um urbanismo de proximidade, concebidos de acordo com os princípios do *Design Universal*, e foi considerada na elaboração do PMS de Faro, em que se deu também ênfase à participação pública, desencadeada pelas equipas técnico-científicas da UAlg e da CMF e que envolveu diversos agentes da comunidade.

A Delegação do Algarve da ACAPO respondeu afirmativamente ao convite à participação pública do PMS de Faro e, entre outros contributos, propôs tornar acessível um corredor pedonal entre a sua sede e a Estação Ferroviária, passando por diversos equipamento sociais da cidade de Faro. O percurso em questão, para além de servir os interesses dos utentes da instituição (pessoas com deficiência visual da região) também poderia constituir

um exemplo de boas práticas, generalizável para o resto da cidade, conforme o preconizado no PMS de Faro.

O objectivo do presente artigo é apresentar o processo de participação da ACAPO e do Departamento de Engenharia Civil da UAlg no PMS de Faro e apresentar o estudo prévio do corredor pedonal proposto, nomeadamente o diagnóstico de barreiras urbanísticas e o conjunto de soluções técnicas encontradas.

2. ENQUADRAMENTO

2.1 A evolução da participação das pessoas com deficiência

Desde sempre têm-se observado mudanças sociais ao nível dos conceitos e políticas em torno das questões ligada às pessoas com deficiência/incapacidade. O modelo médico, ou individual, vigorou entre o século XVIII e a primeira metade do século XX e a deficiência era entendida como um problema da própria pessoa, causado pela doença ou outra condição de saúde, que podia ser “curada” ou atenuada através de intervenções centradas no indivíduo. Assim, normalmente num ambiente segregado (institucionalização), eram prestados serviços especiais, tais como a reabilitação, a educação, a promoção de competências específicas ou ensino/aprendizagem de um ofício, definidos por uma equipa de técnicos e profissionais da área, com o objectivo de possibilitar a integração da pessoa em algumas áreas da sociedade.

A constatação da subjectividade implícita a este padrão (centrado no indivíduo) levou, na década de 1960, a um corte radical com o modelo anterior. O modelo social entende a participação das pessoas com deficiência na sociedade como um direito, cabendo à sociedade e ao Estado o desencadeamento de todos os processos para garantir a sua efectiva concretização (acesso à educação plena e ao mercado de trabalho, ao lazer e aos serviços da comunidade, etc.) em igualdade de oportunidades, remetendo para a necessária eliminação de barreiras ambientais (físicas, psicológicas e sociais).

De forma simplista, podemos dizer que segundo o modelo médico, a lesão originava a deficiência e por isso a inadequação para a sociedade, enquanto que no modelo social a deficiência é a inadequação da sociedade para incluir todas as pessoas (Sousa *et al*, 2007).

No final da década de 1990 é feita uma revisão ao modelo social, no sentido de garantir que as políticas não se centram exclusivamente na promoção da autonomia das pessoas com deficiência mas também em criar condições favoráveis para que os apoios, que continuam a ser necessários, sejam implementados, emergindo assim o modelo biopsicossocial (vigente). Nesta perspectiva, a deficiência/incapacidade é o resultado da interacção das características da pessoa (biológicas e psicológicas) e das características do meio (físico e social). Neste caso, os apoios necessários deverão ser oferecidos, sempre que possível, pela comunidade onde o indivíduo se insere e incluem várias medidas e actividades, sendo que os objectivos são definidos entre a pessoa e/ou, eventualmente, os familiares e os técnicos dos serviços.

2.2 A evolução das abordagens à acessibilidade

Paralelamente à evolução dos conceitos em torno da participação das pessoas com deficiência na sociedade, ocorre, igualmente, uma evolução nas abordagens da acessibilidade ao meio físico, que vai do projecto implícito (até à década de 1970), passa

ao projecto para os “deficientes” (décadas de 1970 e 1980) e culmina na abordagem integrada baseada no *Design Universal* (desde 1990) (Conselho da Europa, 1994).

Até 1970, o ambiente edificado era projectado implicitamente de acordo com uma referência correspondente ao padrão normalíneo do homem, não sendo tomadas em consideração a diversidade ou as limitações humanas. Tratava-se de uma abordagem individual que considerava que o problema da falta de acessibilidade era uma consequência directa das limitações individuais. Nesta fase, deu-se algum destaque às deficiências motoras, ignorando as incapacidades sensoriais e psicológicas. Esta maneira de projectar originou problemas entre o ambiente construído e as necessidades dos seus diversificados utilizadores.

Posteriormente, a acessibilidade começa a transformar-se numa questão importante no mundo desenvolvido, devido ao crescente protagonismo das organizações de pessoas com deficiência que puseram em questão o referido projecto implícito, perante o sofrimento imposto às pessoas que viviam em ambientes inacessíveis. Estes grupos registaram as suas necessidades específicas em manuais, de forma a divulgarem as suas experiências aos profissionais e a influenciá-los. Nesta sequência o termo “acessibilidade” transformou-se numa expressão estigmatizada, equivalente a “projectar para o deficiente” e associada a um acto de caridade.

Na prática, “projectar para o deficiente” significava projectar implicitamente considerando o padrão uniforme do homem e concebia, adicionalmente, facilidades específicas para categorias especiais de utentes. Efectivamente, o tipo de intervenção limitava-se à instalação de equipamentos especiais no meio edificado que classificavam de “normal”, como por exemplo, a concepção de uma casa de banho para pessoas utilizadoras de cadeiras de rodas. Com este tipo de abordagem, conhecida por “categorial”, pretendia-se aumentar a acessibilidade às pessoas com deficiência motora.

No entanto, as organizações não governamentais começaram a contestar a fragmentação que existia nas concepções implementadas. Assim, já na década de 1990, surge uma nova concepção de projecto, baseada numa abordagem integral, passando a ser utilizado o conceito de “*Design Universal*” que foi, sobretudo, promovido pelo Arquitecto Ron Mace, utilizador de cadeira de rodas, e corresponde ao “design de produtos e de meios físicos a utilizar por todas as pessoas, até ao limite máximo possível, sem necessidade de se recorrer a adaptações ou a design especializado” (Center for Universal Design, 1997). Tinha como objectivos simplificar a vida a todos, fazendo com que os produtos, as comunicações e o meio edificado fossem utilizáveis por um número cada vez maior de pessoas, a um preço baixo e sem custos adicionais.

A estratégia baseia-se em ajustar as diversas necessidades especiais das pessoas, num conjunto de procedimentos e normas flexíveis. Enfatiza, ainda, que não são somente as pessoas com deficiência que vão beneficiar da melhoria da acessibilidade do meio físico, mas também as crianças, as grávidas, os obesos, as pessoas idosas e qualquer outra pessoa que momentanea ou temporariamente tenha a sua mobilidade condicionada. A acessibilidade deve ser, assim, entendida como um factor de qualidade de vida a que todos têm direito. Ou seja, pode dizer-se que as pessoas com alguma deficiência passam a estar incluídas numa nova norma que atende à antropometria, às capacidades físicas e às características psicológicas.

Este tipo de abordagem integrada, dirigida para um utilizador anónimo, permite satisfazer os objectivos de igualdade de oportunidades no acesso à via pública, a edifícios públicos e outras habitações, a transportes, entre outros, de uma forma independente e natural.

2.3 O processo de participação pública do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro

O processo de participação pública, proposto pela equipa técnico-científica da UAlg e desencadeado pela equipa técnica da CMF, envolveu diversos agentes da comunidade, tais como das esferas educativa, social, segurança pública, transportes, entre outros. Com este processo pretendia-se assegurar um planeamento inclusivo e democrático, estabelecer uma visão ampla da mobilidade sustentável e traduzi-la para o Plano de Acção, assegurando um equilíbrio nos objectivos económicos, ambientais e sociais, inerentes à mobilidade sustentável, promovendo a geração de ideias e de soluções integradas de problemas, encorajando o projecto de comunidades sustentáveis em detrimento ao projecto somente focalizado no automóvel.

A ACAPO é uma Instituição Particular de Solidariedade Social (IPSS) sem fins lucrativos, de âmbito nacional e tem como missão proporcionar qualidade de vida e garantir o direito à igualdade, em plena cidadania, a todas as pessoas com deficiência visual (DV). É a legítima representante da DV no Conselho Nacional para a Reabilitação e Integração da Pessoa com Deficiência.

A Delegação do Algarve da ACAPO (ACAPO Algarve) funciona desde 2004, sendo a única instituição que presta apoio (ambulatório e nas suas instalações) a toda a população com DV da região e suas famílias, sendo actualmente efectivamente apoiados 150 utentes, com potencial para aumentar tendo em conta as 811 pessoas com DV existentes na região (dados dos Censos, 2001). A sede da instituição está localizada na periferia da cidade e afastada dos principais serviços.



Figura 1 Percurso de ligação entre a sede da ACAPO e a estação Ferroviária

A Delegação do Algarve da ACAPO, quando convidada a integrar o processo de participação pública do PMS de Faro, respondeu eficazmente a este desafio.

Numa primeira fase, em Junho de 2007, esta entidade (Joana Afonso, técnica de orientação e mobilidade da ACAPO Algarve e Peter Colwell, técnico de acessibilidade da Direcção Nacional da ACAPO) apresentou um conjunto de situações tipo que afectavam a mobilidade dos peões com deficiência visual na cidade de Faro.

Em Julho de 2007, foi pedida a colaboração dos utentes da ACAPO (residentes, trabalhadores e estudantes em Faro, num total de 14 pessoas) na identificação de zonas/situações concretas problemáticas da cidade, bem como na aprovação do corredor pedonal a indicar às equipas técnico-científicas da CMF e da UAlg para ser objecto de estudo. Dada a localização da sede da ACAPO Algarve (periferia da cidade), e uma vez que a maioria dos seus utentes (provenientes de vários pontos da região) se deslocam até à instituição de forma pedonal ou utilizando os transportes públicos, optou-se por definir o corredor pedonal a tornar acessível com início na sede da Delegação do Algarve da ACAPO (gaveto da Estrada de S. Luís com a Rua António Bernardo da Cruz), e fim na Estação Ferroviária (Avenida da República), passando por diversos equipamentos sociais tais como: a estação rodoviária, a baixa comercial, um teatro municipal (Lethes), o mercado municipal/loja do cidadão, entre outros, numa extensão de cerca de 2 km (ver figura 1).

Numa segunda fase (Março de 2008) e após uma sessão de sensibilização, sobre as características do peão com deficiência visual e sobre o percurso a tornar acessível, aos alunos do 3º ano do Curso de Licenciatura em Engenharia Civil da UAlg (ano lectivo de 2007/2008, 2º semestre, unidade curricular de Estradas e Arruamentos), foi proposto que estes fossem envolvidos no projecto, através da elaboração de um diagnóstico exaustivo de barreiras urbanísticas e da apresentação de soluções técnicas no percurso em questão, trabalho que fazia parte integrante de avaliação final da cadeira, sob a coordenação das duas autoras. Para além da componente técnica associada ao trabalho, foram ouvidos e considerados os interesses dos utilizadores com deficiência visual (grupo de 14 munícipes que aceitou participar).

O Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior de Engenharia da UAlg (ex-Escola Superior de Tecnologia) tem vindo a desenvolver trabalhos inovadores com os estudantes sobre o tema Acessibilidade para Todos (CPD, 2006), na sequência da Resolução Europeia de 15 de Fevereiro de 2001, sobre a introdução dos princípios do *Design Universal* nos âmbitos curriculares de todas as profissões que trabalham na construção e projecto do meio físico. Nas unidades curriculares de Planeamento Regional e Urbano e de Estradas e Arruamentos estudam-se as implicações do *Design Universal* no desenho urbano das cidades, na arquitectura dos espaços e nos meios de transporte, como uma estratégia directamente relacionada com as políticas de promoção da inclusão social e, também, da qualidade de vida.

3. DIAGNÓSTICO E SOLUÇÕES

3.1 Diagnóstico de Barreiras Urbanísticas

Ao longo do séc. XX, a massificação do automóvel determinou um paradigma de intervenção na cidade, orientado para a provisão de transporte rodoviário, que pôs no topo da hierarquia de acesso este meio de transporte, influenciando a organização do espaço urbano e a tipologia dos arruamentos. É neste contexto que, em muitas áreas urbanas da cidade de Faro, o ambiente para o peão é hostil devido ao desenho urbano orientado para o tráfego automóvel e impossibilita, muitas das vezes, a mobilidade das pessoas com deficiência. Apesar da remodelação dos espaços pedonais das zonas centrais e comerciais, em que se potenciou a acessibilidade para todos, os espaços pedonais nas restantes zonas da cidade são caracterizados por não se configurarem como uma rede e não serem acessíveis para todas as pessoas.

No caso específico do corredor pedonal proposto pela ACAPO, o diagnóstico realizado em Maio de 2008 remete para as seguintes considerações:

- Existência de troços em que os passeios são demasiado estreitos, não existindo uma largura livre de obstáculos de 1,20 metros; o mobiliário urbano (ex. semáforos, postes de sinalização, cabines telefónicas, papeleiras, *mupis*) não se encontra adequadamente organizado; os pilaretes para impedir o estacionamento abusivo têm características inadequadas;
- Existência de elementos que afectam a altura livre de obstáculo de 2,40 metros, tais como toldos, ramos de árvores e elementos arquitectónicos de edifícios que sobressaem sobre o passeio e não são perceptíveis ao nível do solo pela bengala branca;
- Os pavimentos de alguns passeios não se encontram em boas condições de manutenção; não existe pavimento táctil em locais determinantes;
- Inexistência de passadeiras nalguns atravessamentos de faixas de rodagem;
- Na sua maioria, os lances dos passeios limítrofes às passadeiras não se encontram rebaixados; os que estão rebaixados têm inclinações que não servem as necessidades das pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas;
- A sinalização apenas visual das passadeiras não permite a sua localização por parte das pessoas com DV;
- Os semáforos não têm dispositivos acústicos;
- A maioria das paragens de autocarros não têm abrigo e a sua localização não é perceptível às pessoas com DV;
- Regista-se a utilização dos passeios por parte de alguns serviços (ex. comércio, restauração) com elementos publicitários, decorativos e esplanadas, o que afecta a largura livre do passeio;
- O design de algum mobiliário urbano (como *mupis* e papeleiras) não é acessível, bem como a maioria das caixas multibanco localizadas ao longo do percurso;
- As entradas e saídas de garagens (ex. Terminal Rodoviário, Hotel Faro) não estão adequadamente assinaladas, sendo que o peão com deficiência visual não tem percepção da sua existência;
- Existem troços em que os automóveis e motas estão indevidamente estacionados em cima do passeio; os automóveis estacionados perpendicularmente ao passeio tendem a ocupá-lo com a sua frente, reduzindo também neste caso a passagem dos peões;
- Os peões estão sistematicamente obrigados a circular pela faixa de rodagem.

3.2 Soluções técnicas

As acções propostas no PMS relativas à rede pedonal, promovem a melhoria da sua qualidade e o aumento da superfície destinada aos peões. Os espaços para circulação pedonal deverão configurar-se em rede e constituírem corredores contínuos, cómodos, seguros, atractivos e acessíveis para Todos.

Por questões temporais e financeiras, não sendo possível intervir em todos os espaços pedonais, propôs-se uma rede de percursos pedonais estruturantes na cidade de Faro, Montenegro e Gambelas, estudo desenvolvido no âmbito de um trabalho académico (Gaspar e Rosa, 2008). Esta rede, parte de pressupostos de âmbito cultural (arruamentos e edificação de grande interesse patrimonial e turístico), da necessidade de uma rede de qualidade de ligação entre os espaços públicos e os equipamentos colectivos, da necessidade de fomentar uma maior utilização dos TP e da necessidade de promover o estabelecimento de uma rede de espaços verdes urbanos através do reforço da arborização de arruamentos. Nesta rede considerou-se, pela sua importância, o corredor pedonal acessível para Todos definido pela ACAPO.

As soluções apresentadas atenderam ao conceito e aos princípios do *Design Universal* e estão enquadradas pelo Decreto-Lei nº 163/06 de 8 de Agosto, tornando-se mais ambiciosas no que respeita às soluções propostas para responder às necessidades concretas dos peões com deficiência visual. Neste caso, apoiadas pelas boas práticas internacionais (DPTAC, 1998). A estratégia de intervenção para o caso específico do corredor pedonal definido pela ACAPO contemplou, assim, as seguintes medidas técnicas:

- O corredor pedonal tem que garantir uma adequada fluidez aos peões, pelo que, no dimensionamento dos passeios, na localização do mobiliário urbano e na sinalização rodoviária, tem que se garantir uma largura mínima do passeio de 1,50 m e uma largura mínima livre de qualquer obstáculo de 1,20 m, sendo recomendável os 1,50 m (ver figura 2);

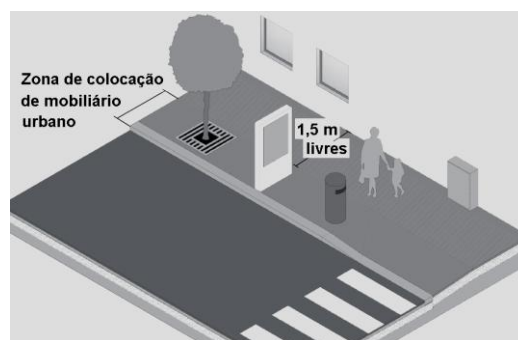


Figura 2 Espaço canal de circulação contínuo (Fonte: Adaptado de Teles *et al.*, 2007)

- Utilização de pavimentos adequados ao *Design Universal*, eventualmente conjugados com a calçada Portuguesa, devendo ser bem conservados e limpos;
- Colocação de pilaretes somente se for imprescindível, sendo preferível a marcação de uma linha amarela limítrofe ao lancil para proibir o estacionamento; os pilaretes têm que possuir uma altura mínima de 0,90 m, não terem elementos projectados nem arestas vivas, terem cor contrastante com o pavimento e não possuírem elementos de ligação;

- Redimensionamento das passagens de peões de acordo com as normas (ver figura 3);
- Os lancis dos passeios limítrofes às passadeiras terão que ser convenientemente rebaixados, com rampeamento do passeio na ordem dos 8% (ver figura 3);

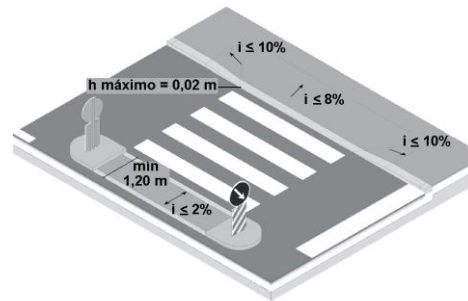


Figura 3 Rampeamento de passeio (8%) (Fonte: Teles *et al.*, 2007)

- Os lancis, em toda a dimensão da passadeira, deverão ser sinalizados com pavimento táctil e cromaticamente distinto do resto do passeio, indicando ao peão com deficiência visual a existência da passadeira; Esse pavimento deve estender-se pelo passeio adentro numa faixa que direcciona o peão que circule afastado do lancil até à zona central da passadeira (ver figura 4);

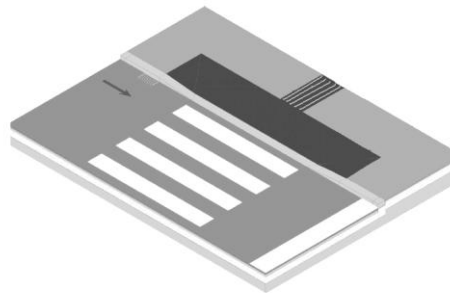


Figura 4 Piso táctil em passagens de peões (Fonte: Adaptado de Teles *et al.*, 2007)

- Nas passadeiras situadas na rede viária principal, é conveniente que sejam colocados semáforos com aviso sonoro, localizados sempre no lado esquerdo da passagem de peões; Neste caso, a faixa que direcciona o peão que circula afastado do lancil deve encaminhá-lo para o semáforo onde se localiza o botão de comando (ver figura 5);

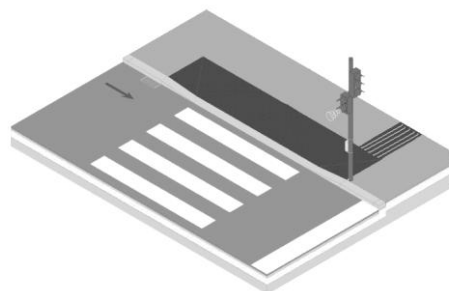


Figura 5 Piso táctil em passagens de peões com semáforos sonoros (Fonte: adaptado de Teles *et al.*, 2007)

- Relativamente ao piso táctil, não se trata apenas de um pavimento com textura contrastante com o resto do piso, tal como proposto no Decreto-Lei nº 163/06 de 8 de Agosto, mas de um pavimento efectivamente táctil, com dimensões adequadas. As boas práticas (DPTAC, 1998) sugerem a utilização de um piso de alerta (pitonado) na zona rampeada limítrofe ao lancil e de um piso direccional na faixa que direcciona o peão para o centro da passadeira ou para o semáforo (quando este existir) (ver figura 6). No entanto, e por questões económicas, é aceitável a adopção do piso pitonado nas duas zonas (opção praticada na vizinha Espanha).

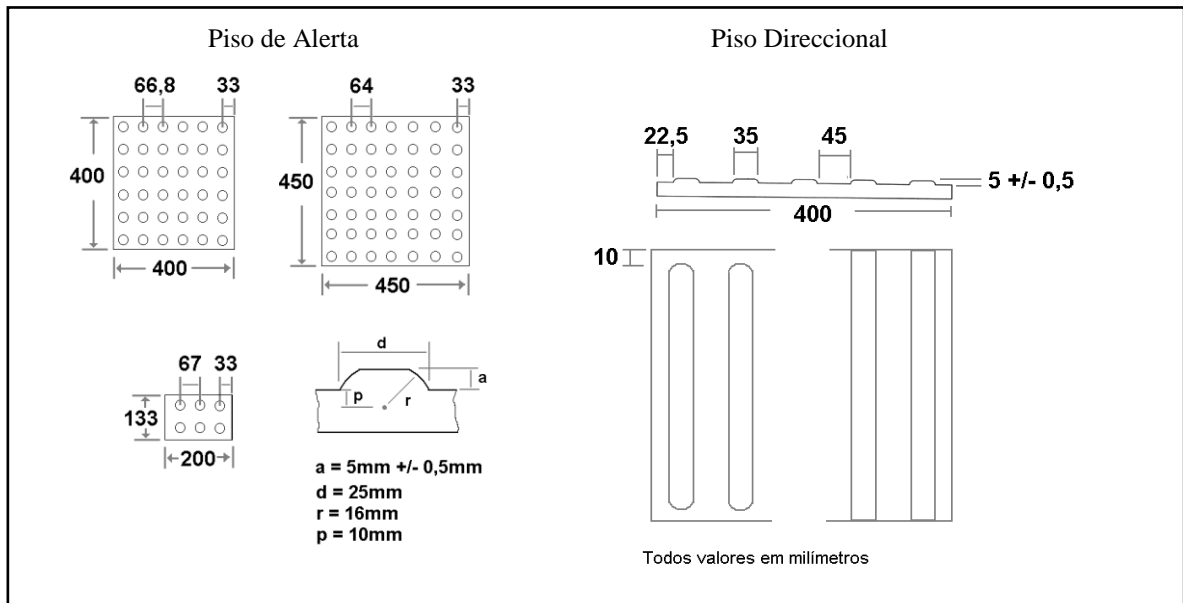


Figura 6 Pisos tácteis (Desenhado por Peter Colwell, ACAPO)

- A organização do estacionamento deve ser feita com marcação horizontal dos lugares; no caso de estacionamentos perpendiculares ao passeio, deverão colocar-se dispositivos metálicos no pavimento que impedirão o avanço do automóvel sobre o passeio;
- As paragens dos autocarros terão que ser acessíveis e ter uma zona de pavimento táctil (de alerta) coincidente com a porta de entrada do autocarro (ver figura 7);



Figura 7 Piso táctil em paragens de autocarro (Fonte: Saraiva *et al.*, 2008)

- Na entrada/saída do terminal rodoviário da transportadora EVA e no Hotel Faro será necessário implantar uma passadeira com piso táctil e dispositivos sonoros e visuais;

- As caldeiras das árvores têm que ser revestidas por grelhas de protecção niveladas, devendo possuir um desenho com abertura máxima de 0,02 m de largura;
- Os restaurantes deverão deixar um espaço canal pedonal de 1,20 m, livre de obstáculos, com um pavimento com textura e cor diferenciada (ver figura 8);



Figura 8 Organização de esplanadas (Fonte: Tolentino *et al.*, 2008)

- Os terminais rodoviário e ferroviário deverão ser acessíveis;
- Sempre que os estaleiros de obras ocupem os passeios, é importante que seja construída uma passagem pedonal acessível;
- Localização de mapas tácteis da cidade de Faro, em plano horizontal, à saída dos terminais ferroviário e rodoviário, para identificação dos principais serviços e equipamentos por parte dos viajantes e turistas.

A estratégia de intervenção contempla ainda as seguintes medidas gerais:

- Policiamento activo para uma adequada fiscalização das normas de segurança viária;
- Sensibilização do cidadão para o cumprimento das normas de segurança viária;
- No caso dos transportes colectivos, será importante alterar-se as normas de procedimento existentes, no sentido de passar a dispensar-se o actual pedido de paragem (levantar o braço), que pressupõe a necessidade de distinguir o transporte à distância (o que, naturalmente, não é possível no caso das pessoas com DV);
- Organização de sessões de sensibilização aos motoristas de transportes colectivos;
- Sensibilização dos comerciantes, e outros, para que organizem adequadamente os elementos que pretendam colocar na via pública.

4. CONCLUSÃO

O estudo prévio do corredor pedonal para Todos, desenvolvido no âmbito do processo de participação pública do PMS de Faro, foi interactivo, envolvendo sistematicamente a ACAPO Algarve, um grupo de munícipes com deficiência visual e os alunos de Engenharia Civil. Resultou num envolvimento contínuo dos *stakeholders*, o que possibilitou uma participação activa no processo de planeamento, através da discussão do

diagnóstico e da contribuição para soluções técnicas válidas. Afinal, as pessoas com deficiência visual são um importante grupo-alvo que vai utilizar este corredor pedonal, que é um dos resultados desta acção de planeamento.

Em termos de aprendizagem, este processo foi muito enriquecedor para os alunos, pelo entendimento, experimentação e pela aquisição de competências, já que se aperceberam do modo de vida das pessoas com deficiência visual e tiveram a possibilidade de integrar os seus conhecimentos técnicos com as ideias destes cidadãos, que têm uma percepção da realidade diferenciada e que deve de ser atendida.

Este processo de incluir a comunicação e participação do cidadão na tomada de decisão, revelou-se adequado e enriqueceu a prática do planeamento, cumprindo-se o requisito do PMS de atender e responder às necessidades da população.

Saliente-se que o estudo prévio, desenvolvido academicamente, foi publicado no Relatório de Propostas do PMS de Faro (Guerreiro *et al.*, 2008) e posteriormente compilado numa ficha técnica do Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável (APA, 2010).

Existe um compromisso do Município de Faro para a execução do corredor pedonal proposto. Para além dos benefícios práticos para quem o utiliza, este corredor permitirá testar as boas práticas preconizadas no PMS, que serão avaliadas pelos próprios utilizadores, esperando-se uma elevada utilização, uma vez que será concebido de acordo com os princípios do *Design Universal*, garantindo a TODOS os cidadãos o direito ao acesso físico, à cidade e aos serviços associados.

5. AGRADECIMENTOS

À equipa técnica e decisores da Câmara Municipal de Faro, por terem facilitado todo o processo de participação pública; à equipa técnico/científica da Universidade do Algarve, por terem desencadeado este processo; à ACAPO, por todo o interesse e apoio, especialmente ao Técnico de Acessibilidade da Direcção Nacional, Peter Colwell e ao grupo de munícipes com deficiência visual auscultados; finalmente, aos alunos do 3º ano do Curso de Licenciatura em Engenharia Civil da UAAlg, unidade curricular de Estradas e Arruamentos, ano lectivo de 2007/2008, pelo seu contributo.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

APA (2010) **Projecto Mobilidade Sustentável – Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável** (volume II), Amadora, Agência Portuguesa do Ambiente.

Aragall, F. (2003) **European concept for accessibility – technical assistance manual**, Luxembourg, EuCAN.

Center for Universal *Design* (1997) **Principles of Universal Design**, Disponível na Internet em [http:// www.design.ncsu.edu:8120/cud/univ_design/princ_overview.htm](http://www.design.ncsu.edu:8120/cud/univ_design/princ_overview.htm)

Conselho da Europa (1994) **Acessibilidade: princípios e linhas directrizes. Deficiência e integração**, Lisboa, Secretariado Nacional para a Reabilitação.

CPD (2006) **Experiencias de Ensino do Design Inclusivo em Portugal**, Lisboa, Centro Português de Design.



Decreto-lei nº 163/06 de 8 de Agosto.

DPTAC/ Disabled Persons Transport Advisory Committee (1998) **Guidance on the use of tactil paving surfaces**, UK, Department of the Environment, Transport and the Regions.

Gaspar, S. e Rosa, M. (coord.) (2008) **Estudo Prévio da Rede Pedonal Estruturante de Faro, Montenegro e Gambelas**, estudo desenvolvido na disciplina de Projecto do Curso Bietápico de Engenharia Civil – 2º ciclo, EST, Universidade do Algarve.

Guerreiro, J. (Coord.); Teixeira, V.; Rosa, M. e Gameiro, C. (2008) **Plano de Mobilidade Sustentável de Faro**, 3 volumes, Agência Portuguesa do Ambiente.

Saraiva, D; Afonso, J. e Rosa, M. (coords.) (2008): **Acessibilidade para Todos. Estudo do corredor pedonal entre a ACAPO e a Estação de Comboios**, trabalho realizado no âmbito da disciplina de Estradas e Arruamentos, Curso de Licenciatura em Engenharia Civil, Escola Superior de Tecnologia, Universidade do Algarve.

Simões, J., Bispo, R. (2003) **Design inclusivo – acessibilidade e usabilidade em produtos, serviços e Ambientes**, Lisboa, EQUAL.

Sousa, J., Casanova, J., Pedroso, P. (coord.) (2007) **Mais qualidade de vida para as pessoas com deficiências e incapacidades – uma estratégia para Portugal**, Vila Nova de Gaia, Centro de Reabilitação Profissional de Gaia.

Teles, P., Pereira, C., Silva, P. (coord.) (2007) **Acessibilidade e mobilidade para todos – apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto**, Lisboa, SNRIPD.

Tolentino, F.; Guerreiro, B.; Felício, S.; Afonso, J. e Rosa, M. (coords.) (2008): **Acessibilidade para Todos. Estudo do corredor pedonal entre a ACAPO e a Estação de Comboios**, trabalho realizado no âmbito da disciplina de Estradas e Arruamentos, Curso de Licenciatura em Engenharia Civil, Escola Superior de Tecnologia, Universidade do Algarve.

WHO (2001) **International Classification of functioning, disability and health: ICF**, World Health Organization.