

2019

PALMVR

Plano de Acessibilidade Local do Município de Vila de Rei



Equipa Técnica

Paulo Diogo, Coordenador (Arquitetura/Planeamento Regional e Urbano)

Hugo Cristovam (Arquitetura/Engenharia)

Vasco Diogo, Estudante de Arquitetura (Desenho)

Fernando Marvão (Desenho)

Agradecimentos

Agradece-se o apoio disponível e profissional dos colaboradores, (dirigente e técnicos), da Câmara Municipal de Vila de Rei que foram destacados como equipa de ligação entre a autarquia e a equipa projectista.

Agradece-se, igualmente, a informação (nomeadamente cartográfica) fornecida pela autarquia e a informação fornecida pela CIMT – Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, quanto à rede de ciclovias do concelho.

Índice

1. Introdução	4
2. Objetivos.....	5
3. Breve caracterização do território	7
4. Metodologia.....	11
5. Fases	14
5.1. Levantamento	14
5.2. Diagnóstico	32
5.3. Propostas	42

PALMVR

Plano de Acessibilidade Local do Município de Vila de Rei

1. INTRODUÇÃO

Com vista à construção de uma sociedade na qual todos possam exercer os seus direitos e usufruir das suas liberdades fundamentais em condições de igualdade de oportunidades, as políticas públicas nacionais e, particularmente, as dependentes de financiamento europeu no âmbito de programas comunitários (e candidaturas) deverão ter como principal enfoque a criação de condições para o desenvolvimento de territórios mais inclusivos. Territórios que assegurem acessibilidades físicas mais equitativas para todos através da adaptação de instalações, de edifícios públicos, de equipamentos públicos e da via pública, apoiando intervenções que assegurem padrões de acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, quanto a nós, com padrões que devem ser superiores aos requisitos mínimos estabelecidos por lei. Estas intervenções, essenciais para melhorar as condições de conforto e de segurança de todos os que circulam na via pública, deverão promover, em última análise, a redução da sinistralidade.

Em vários documentos nacionais, designadamente o Plano de Ação para a Integração das Pessoas com Deficiência ou Incapacidade (PAIPDI) e o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA) são apontadas medidas específicas para a construção de vilas e cidades mais inclusivas; estes instrumentos orientadores, devem estar presentes na decisão quanto a opções a tomar, enfrentando o município de Vila de Rei mais um desafio onde poderá reforçar a sua política, que sistematicamente tem promovido, de valorização do território. Neste contexto, e dado o papel relevante que as questões da equidade social desempenham num quadro de desenvolvimento sustentável, a resolução dos problemas de acessibilidade constituem uma prioridade relevante. De resto, é uma excelente oportunidade para se consolidar estrategicamente a matéria da acessibilidade e mobilidade para todos, desenhando um território mais participado e mais planeado através da eliminação de barreiras urbanísticas, arquitetónicas e, também, psicológicas.

Em Portugal, nos últimos anos, tem sido atribuída à acessibilidade uma importância crescente, estando a ser gradualmente inserida e promovida, nas políticas orientadoras nacionais e internacionais. O trabalho desenvolvido na última década por alguns municípios, permite concluir que

a acessibilidade para todos só se conquista quando um município consegue planejar, concertadamente, as suas prioridades e intervenções sendo fundamental pensar de forma estratégica, evitando as tradicionais medidas pontuais; neste contexto, o presente PALMVR constitui-se como um desafio à integração dessas orientações nas políticas locais, no respetivo planeamento e no desenho e monitorização do território.

2. OBJETIVOS

O Plano de Acessibilidade Local do Município de Vila de Rei – doravante PALMVR - abrangendo, de acordo com o objetivo do executivo municipal, os três aglomerados sede das freguesias de Vila de Rei, da Fundada e de São João do Peso (aliás, numa lógica territorial mais abrangente e de conjunto para além da sede de concelho, estratégia que se aplaude e que valoriza, quer o PALMVR quer o território concelhio) terá enquadramento no PAMUS – Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Médio Tejo (Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes do Médio Tejo) visando a promoção da acessibilidade aos espaços públicos por parte de pessoas com mobilidade reduzida, particularmente pessoas com deficiência.

As operações correspondem, fundamentalmente, a intervenções necessárias em edifícios públicos e em espaço público que promovam a pedonalização dos centros urbanos e a adoção de práticas de mobilidade suave, como garantia do direito à mobilidade por parte de todos os cidadãos.

Procurar-se-á que as operações a concretizar sejam implementadas numa perspectiva de racionalidade na alocação de recursos financeiros disponíveis avaliando, por um lado, a oportunidade da sua realização e, por outro, a sua relação com medidas que assegurem a sua sustentabilidade – temporal, ambiental, económica e financeira. Tentar-se-á que as operações em causa contribuam significativamente para as metas dos indicadores definidos para a prioridade de investimento e objetivos específicos onde as mesmas se insiram assegurando, sempre que possível, intervenções que se articulem em complementaridade com outras ações já financiadas ou em processo de financiamento por instrumentos/programas nacionais e comunitários, pretendendo-se introduzir um fator de escala e de ampliação de efeitos dessas ações.

O PALMVR integra uma geração de planos que têm como finalidade identificar, detalhadamente, os problemas existentes nos centros urbanos no tocante a condições de acessibilidade e desenho inclusivo, cumprindo, assim, o disposto no decreto-lei n.º163/06 de 8 de agosto. Pretende-se favorecer não só os cidadãos portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida - invisuais, deficientes motores, crianças, idosos, grávidas, pessoas com carrinhos de bebé e pessoas temporariamente incapacitadas - como toda a sociedade em geral, com vista a melhorar a qualidade de vida de todos os cidadãos, de todas as idades.

O estabelecimento de orientações /ações concretas para a construção de um ambiente urbano de maior qualidade, mais confortável e acessível para todos será um dos objetivos principais com

aumento da “capacidade de circular a pé ou em modos suaves de mobilidade”, proporcionando às pessoas, maior segurança, maior conforto ambiental e um uso mais “amigável” do espaço urbano.

Ao incorporar objetivos decorrentes do PAMUS, o PALMVR valorizará a construção de redes de percursos cicláveis e de estacionamento de bicicletas assim como a construção/requalificação de infraestruturas pedonais, tendo como objetivo específico o OBJ 4.1 “desenvolvimento de infraestruturas e serviços de apoio aos modos suaves – criar / requalificar infraestruturas de apoio ao modo pedonal”, objetivo que corresponde às ações de implementação de:

- uma rede de percursos cicláveis em território concelhio numa extensão total de 38 km; a intervenção integra exclusivamente a fase 2 da rede de percursos cicláveis do Médio Tejo;
- uma rede de estacionamento prioritária (20 lugares para bicicleta) com reforço a prazo para um total de 70 lugares;
- um conjunto de intervenções em zonas prioritárias de espaço público, com vista a melhorar as condições de circulação pedonal, a acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada e a segurança rodoviária para peões e ciclistas;

Ainda no âmbito do PAMUS, como tipologia de medidas, prevê-se concretamente:

- o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclo-vias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas,
- melhoria das condições de oferta do transporte coletivo rodoviário – melhorar as condições de segurança e conforto das paragens tendo como ações previstas a disponibilização de informação atualizada em 54 paragens, e a sua beneficiação e, ainda, a melhoria da rede de interfaces.

O sucesso de implementação do PALMVR depende da concretização de um objetivo que deverá constituir-se como fulcral e valorizador da ação da autarquia e que passará por estabelecer um sistema de acompanhamento, monitorização e avaliação da implementação do plano, e nomeadamente das ações nele preconizadas, com:

- a organização e promoção de um conjunto de encontros e reflexões que permitam evidenciar a importância da participação dos diferentes agentes locais (entidades governamentais e não governamentais, entidades privadas, organizações generalistas, pessoas individuais) que, de uma ou de outra forma, têm opinião na definição das prioridades de atuação – pretendendo-se colocar o território municipal na vanguarda das preocupações relativamente à acessibilidade;
- o estabelecimento de um sistema dinâmico de gestão do espaço público com disponibilização de uma aplicação que permita aos utilizadores do espaço público interagir com o município, identificando problemas e transmitindo-os, em tempo real, com vista à sua resolução, reforçando a educação dos cidadãos e, consequentemente, abrir ca-

minho a uma nova perspetiva do espaço urbano público (e privado) enquanto espaço integrador e socialmente sustentável, com alteração progressiva de mentalidades.

Como objetivo final, e como concretização das propostas que por último se apresentam no ponto 5.3. deste plano, pretende-se a constituição de um território acessível em cada uma das zonas mais centrais de cada um dos aglomerados.

3. BREVE CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

Esta caracterização baseia-se no trabalho técnico já desenvolvido pelo município no âmbito do processo de revisão do PDM, recorrendo-se, também, a informação disponibilizada no site da autarquia; e, é deste último, que se pode retirar alguma informação, nomeadamente, ao referir-se que, “em tempos recuados e de acordo com os vestígios mais antigos que existem na área do concelho, terão sido os Celtas e depois os Romanos, os primeiros habitantes” acrescentando-se que, “tratando-se contudo de uma zona geologicamente muito antiga, onde é possível encontrar com alguma frequência fósseis e outros vestígios pré-históricos, é provável que povos muito mais antigos por aqui tenham vivido”.

Sabe-se, também, que a primeira data relevante na história do concelho nos remete para o foral de D. Dinis que, em 19 de setembro de 1285, cria o concelho de Vila de Rei. Este foral foi mais tarde renovado por D. Manuel I, em 1 de outubro de 1513, sendo que, antes, no século XIV, tanto a Ordem dos Templários como a Ordem de Cristo, povoaram, desenvolveram (estruturaram) e defenderam este território. Mais recentemente, no início do século XIX, as terras de Vila de Rei sofreram o impacto devastador das invasões francesas com perda de população e destruição de algum património construído. Vila de Rei mantém viva a ligação emotiva para com a Rainha Isabel, mulher de D. Dinis, mais tarde chamada Rainha Santa, principalmente pelo episódio das rosas, recebendo anualmente as celebrações religiosas da tradicional Festa da Rainha Santa Isabel, demonstrando o seu apreço pela figura histórica.

Um marco geodésico de 1ª ordem, edificado em 1802 – elemento icónico diferenciador do território municipal – estabelece aqui o Centro Geodésico de Portugal, assumindo e confirmando a centralidade continental que o concelho tem – concelho que integra a região centro (NUTS II) e

sub-região do Médio Tejo (NUTS III), a área administrativa do distrito de Castelo Branco (ocupando a extremidade sudoeste da região) e as dioceses de Portalegre e de Castelo Branco. A sua área de 193,44 km² é ocupada por cerca de 4 000 habitantes, repartidos por 93 pequenas localidades que compõem as três freguesias: Vila de Rei (141,95 km²), Fundada (36,54km²) e São João do Peso (13,05km²). O concelho está bem servido de acessos rodoviários, sendo atravessado longitudinalmente pela EN2 (variante), com ligações fáceis à A23 (e consequentemente à A1), ao IC8 e à A13.



Marco geodésico (1802)



Estrada Nacional 2 (variante)

Deste trabalho de levantamento promovido pela autarquia, também se confirma que, no total, entre 2001 e 2011, a população residente no concelho aumentou, ainda que discretamente, passando de 3354 para 3452 habitantes sendo que, no mesmo período, a idade média da população residente no concelho de Vila de Rei também aumentou, passando de 49,03 para 52,87 anos, mantendo-se sempre acima da média nacional. Neste contexto, refira-se que S. João do Peso foi a freguesia onde a idade média das pessoas mais cresceu, passando de 51,74 para 62,07 anos; em sentido inverso, Vila de Rei foi a freguesia que sofreu menor aumento, passando de 47,90 para 50,97 anos. A proporção da população do concelho de Vila de Rei com 14 anos ou menos de idade diminuiu no mesmo período censitário, passando de 11,57% para 10,54% e situou-se abaixo do valor respeitante ao país, com a exceção da zona do pinhal interior sul para o ano de 2011. Quanto à população com 65 anos ou mais de idade, a sua proporção no concelho de Vila de Rei foi superior à do país; de facto, a proporção de idosos aumentou entre o período 2001 e 2011, passando de 35,7% para 39,77% da população do concelho.



Hora da saída da missa na igreja da Fundada, domingo de manhã.

Os dados estatísticos relacionados com a atividade económica permitem concluir que entre 2001 e 2011 houve um aumento da taxa de desemprego mantendo-se, contudo, abaixo da taxa média nacional – ao nível concelhio passou de 4,7% para 8,67% e a nível nacional passou de 6,7% para 13,18%, havendo a referir, para o mesmo período, um dado positivo já que a taxa de atividade da população residente no concelho aumentou, tendo a população ativa do concelho crescido, ligeiramente, de 33,4% para 34,07%. Para o mesmo período censitário, o índice de polarização do emprego aumentou - quanto mais elevado, maior é a quantidade de trabalhadores no concelho que vêm de fora do território – passando de 0,9 para 1, acima da média do país. Por sua vez, a proporção de população residente que saiu do concelho para trabalhar, passou de 11,7% para 10,28%, sendo também superior à percentagem do país.

Num contexto populacional envelhecido, a elaboração de um instrumento operacional como o PALMVR, e principalmente a concretização das intervenções nele previstas, poderá (e espera-se,

deverá) representar um “avanço social” muito relevante o que, como já referido, poderá colocar o concelho na vanguarda desta evolução; atente-se a este propósito que, entre 2001 e 2014, o índice de envelhecimento do concelho aumentou significativamente, em especial no período entre 2010 e 2013 tendo, em 2013, atingido o valor mais elevado (num ratio de 487,9 idosos para cada 100 jovens).

Contudo, como já referido, pretende-se favorecer não só os cidadãos portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida mas toda a sociedade em geral, havendo em Vila Real especial necessidade de promover territórios acessíveis, como objetivo principal.



Residente a circular a pé em via a necessitar de requalificação.

4. METODOLOGIA

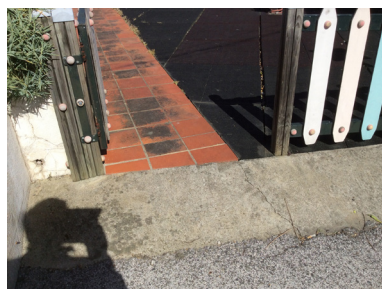
Metodologicamente, no PALMVR, far-se-á o cruzamento entre a componente urbanística e arquitetónica do território e o diagnóstico social do município. Esta abordagem, com leituras a diferentes escalas (escala do aglomerado, escala da rua, escala do passeio, escala do lancil), é a chave para que o PALMVR atinja os objetivos e supere níveis de qualidade relativamente aos exigidos nos instrumentos legislativos em vigor. Tal abordagem, assenta numa metodologia simples e eficaz, contudo, assente num exaustivo trabalho de campo orientado para a produção de um verdadeiro instrumento de trabalho, um documento técnico operacional para a efetiva concretização de obras que permitam a criação de uma rede de percursos acessíveis nos três aglomerados urbanos em causa, mais do que propostas para intervenções avulsas.

Assim, num primeiro momento, procede-se a uma fase de levantamento, evidenciando-se o reconhecimento territorial dos três aglomerados com visitas de trabalho em várias fases da semana e do dia (para perceção das vivências urbanas diferenciadas, como a dinâmica de domingo de manhã, com a ida à missa e ao mercado, ou a utilização dos equipamentos desportivos pelos jovens ou, ainda, a dinâmica diária num dia de trabalho semanal) resultando no levantamento e localização dos principais edifícios e locais estruturantes da malha urbana que recebem público (incluindo áreas envolventes), identificados como “NÓS” da possível rede de percursos acessíveis e como vértices dos polígonos definidores das áreas de intervenção de Vila de Rei, Fundada e São João do Peso. Como resultado desta fase, são produzidos mapas – um para cada um dos aglomerados – com a demarcação das áreas de intervenção do PALMVR que, no fundo, representam o território que dentro de cada aglomerado mais “densidade de utilização” tem, tendo em conta os principais usos urbanos, de comércio, de serviços, de habitação e social. (anexos 1, 2 e 3).



Área central da Fundada junto ao mercado em dia de prova de “motocross”.

Prossegue-se para a segunda fase, a fase de diagnóstico, que consiste, para cada um dos aglomerados, na caracterização mais aprofundada das áreas de intervenção como atrás descritas devendo, de acordo com o Anexo ao DL 163/2006, de 08 de agosto, avaliar-se os passeios e caminhos de peões incluindo larguras, espaço efetivamente livre para passagem, inclinações e materiais de revestimento, escadarias na via pública, passagens de peões (incluindo desniveladas caso existam), e outros espaços de circulação e de permanência de peões. Identificam-se as componentes funcionais e elementos do espaço público, parques e mobiliário urbano, árvores, sinalização, sinalética, entre outras; São diagnosticados incidentes de acessibilidade como barreiras e constrangimentos encontrados nas áreas de intervenção, designadamente e entre outros, inexistência ou estreitamento de passeios, localização inadequada dos lugares de estacionamento especialmente destinados a pessoas com mobilidade condicionada, inexistência de planos rampeados de acesso a passadeiras, inexistência das próprias passadeiras, redundâncias no desenho do espaço urbano e inexistência de acesso para pessoas com mobilidade condicionada. Note-se, a este propósito, que de todo o trabalho de campo efetuado, se pode constatar que já muito trabalho está feito e, neste sentido, o território concelhio é já um muito bom exemplo na atenção dada às medidas para efetivar um espaço acessível por todos.



Exemplos de ligação de níveis em rampas, com inclinação adequada nomeadamente em alguns equipamentos desportivos. Reserva de lugares de estacionamento para utentes com mobilidade condicionada junto a equipamentos públicos importantes. Soluções com pequenas rampas que, mesmo não garantindo as inclinações previstas na lei, resolvem os problemas dos desníveis. Cuidado nos lances rampeados para melhorar o acesso a zonas de estar públicas.

Nesta fase, tendo em conta as áreas de intervenção atrás demarcadas, identificam-se os territórios acessíveis de referência (aqueles que se entende deverem ser os primeiros a sofrer intervenção) e os percursos acessíveis complementares (como percursos a serem tratados refletindo a necessidade de estabelecer a ligação com equipamentos específicos mais afastados dos núcleos centrais dos aglomerados mas, ainda assim, fundamentais na vida quotidiana das pessoas) (anexos 4, 5 e 6). Numa última e terceira fase, apresentam-se propostas de constituição de áreas a intervir prioritariamente (incluindo melhoramento e requalificação) numa aposta de “delimitação” de um território totalmente acessível para cada um dos três aglomerados urbanos em causa, facilmente identificado pela população e pelos visitantes, tendo-se como base as áreas de intervenção que atrás se identificaram e o diagnóstico efetuado. Serão, também, produzidas orientações específicas para a posterior elaboração dos respetivos projetos de execução para intervenção/correção (nos domínios da eliminação dos incidentes de acessibilidade e do melhoramento e acréscimo de conforto de circulação) em cada espaço. No fundo, particulariza-se as medidas que deverão ser implementadas num contexto de relação com instrumentos de gestão de escala superior, nomeadamente, o PAMUS (anexos 7, 8 e 9).

LEVANTAMENTO

Trabalho de campo INPUT	reconhecimento do território - “apreender o território” visitas em diferentes dias e horas da semana (dinâmicas sociais) levantamento dos “NÓS”
Documentos OUTPUT	parte escrita: ponto 5.1. parte desenhada: demarcação em planta dos “NÓS” delimitação das áreas de intervenção de cada aglomerado

ANEXO 1
ANEXO 2
ANEXO 3

DIAGNÓSTICO

Trabalho de campo INPUT	aprofundamento do conhecimento do território - o “olhar à volta” e o “olhar para o chão”
Documentos OUTPUT	parte escrita: ponto 5.2. parte desenhada: demarcação dos “territórios acessíveis de referência” demarcação dos “percursos acessíveis complementares”

ANEXO 4
ANEXO 5
ANEXO 6

PROPOSTAS

Trabalho de campo INPUT	vivência e permanência nas áreas identificadas como “territórios acessíveis de referência” para observação e teste das soluções propostas nas áreas a intervir com obras - “acessibilidade e facilidade de acesso”.
Documentos OUTPUT	parte escrita: ponto 5.3. parte desenhada: demarcação em planta das “áreas a intervir prioritariamente”

ANEXO 7
ANEXO 8
ANEXO 9

5. FASES

5.1. LEVANTAMENTO (ver anexos 1, 2 e 3)

“Apreender o Território”

No processo de levantamento dos principais edifícios e locais estruturantes da malha urbana que recebem público, identificados como “NÓS”, relaciona-se este conceito com o que está previsto no DL 163/2006, de 08 de agosto, quanto ao âmbito de aplicação das normas técnicas sobre acessibilidade, nomeadamente, no seu artigo 2º. Em face das categorias aqui previstas, e tendo em conta a realidade do concelho de Vila de Rei, reagrupam-se as tipologias de espaços em diferentes tipos, dando uma ordem diferente, com base na representatividade que cada equipamento tem no contexto social do concelho, acrescentando-se, por serem muito importantes, os equipamentos institucionais, como a Câmara Municipal na sede do concelho e as sedes da Junta de freguesia de Fundada e de São João do Peso numa nova categoria de equipamentos institucionais e administrativos, (num total de dezasseis categorias), de acordo com a listagem seguinte.

Nota sobre estacionamento: a questão relacionada com o estacionamento - ou seja, garantia de lugares para condutores com mobilidade condicionada com dimensões e localização adequadas - é transversal a todo o território e aos três aglomerados em causa. Não tendo sido identificados parques cobertos públicos, mas existindo algumas bolsas de estacionamento exterior, e como o estacionamento é um tema relevante, no que à acessibilidade diz respeito, apresentam-se de seguida vários pontos com lugares de estacionamento, mais representativos da situação existente no concelho.



Necessidade de colocação de um lugar de estacionamento no espaço central de S. João do Peso e junto à igreja matriz de Vila de Rei.



Existência de lugar com características adequadas junto à paragem de taxis de Vila de Rei não acontecendo o mesmo no lugar existente nas proximidades da farmácia uma vez que não tem, nem as dimensões mínimas exigidas na legislação, nem o espaço circundante necessário para aceder à viatura.



Existência de lugares na designada zona dos equipamentos, mas muito afastados das respetivas entradas e saídas dos espaços desportivos e construção recente de lugar de estacionamento junto ao parque de eventos no centro de Vila de Rei mas com descon-
tinuidade de pavimento na zona circundante e garantia de lugares junto ao edifício da Câmara Municipal com rampas de acesso ao seu interior mas sem passeira de ligação entre passeios.



Bom exemplo de reserva de lugar junto ao hotel e demarcação de lugares em espaço público com problemas nos passeios de acesso quer por não estarem garantidas as larguras mínimas de passagem livre nos passeios circundantes, quer por obrigar a abrir a porta do passageiro diretamente para a faixa de rodagem, aumentando o perigo.

Quadro com identificação/levantamento dos “NÓS”

A - VILA DE REI		
1	Equipamentos institucionais e administrativos	 A.1.1 Câmara Municipal  A.1.2 Junta de Freguesia  A.1.3 GNR
2	Equipamentos sociais de apoio a pessoas idosas e ou com deficiência, designadamente lares, residências, centros de dia, centros de convívio, centros de emprego protegido, centros de atividades ocupacionais e outros equipamentos equivalentes, incluem-se cemitérios	 A.2.1 Cuidados Continuados SCM  A.2.2 Lar SCM (z equipamentos)  A.2.3 Lar SCM (centro)  A.2.4 Edifício Administrativo da SCM  A.2.5 Fundação Garcia

			A.2.6 Cemitério 1
			A.2.7 Cemitério 2
			A.2.8 Cemitério 3
3	Centros de saúde, centros de enfermagem, centros de diagnóstico, clínicas, postos médicos em geral, centros de reabilitação, consultórios médicos e farmácias;		A.3.1 Centro de Saúde
			A.3.2 Farmácia
4	Estabelecimentos de educação, centros de formação, residenciais e cantinas		
			A.4.1 Escola e pavilhão
			A.4.2 Jardim de Infância

			A.4.3 Creche
5	Museus, salas de congressos e conferências e bibliotecas públicas, bem como outros edifícios ou instalações destinadas a atividades recreativas, sociais e culturais		A.5.1 Museu do Fogo e da Resina
			A.5.2 Museu da Vila
			A.5.3 Centro Paroquial
			A.5.4 Biblioteca
6	Igrejas e outros edifícios destinados ao exercício de cultos religiosos		A.6.1 Igreja Matriz
			A.6.2 Antiga Igreja Matriz

7	Instalações desportivas, designadamente, campos de jogos, pavilhões e salas de desporto, piscinas e centros de condição física, incluindo ginásios e clubes de saúde		A.6.3 Capela Nª Srª da Guia
			A.6.4 Igreja da Misericórdia
			A.7.1 Campo de Futebol e bancadas
			A.7.2 Campo de jogos multi-funções
			A.7.3 Piscina descoberta
			A.7.4 Piscina coberta e ginásio
			A.7.5 Pavilhão desporto escolar

8	Estabelecimentos de reinserção social		A.8.1 CLDS 3G A.8.2 GIP
9	Parques de estacionamento público (ver nota sobre estacionamento 5.1.)		
10	Centrais de camionagem e paragens dos transportes coletivos e táxis na via pública		A.10.1 Paragem de táxis A.10.2 Paragem de autocarros (projeto)
11	Estações de correios, estabelecimentos de telecomunicações, bancos e respetivas caixas multibanco e estabelecimentos similares		A.11.1 CTT A.11.2 MB (exemplo)

12	Instalações sanitárias de acesso público		A.12.1 Sob a paragem de táxis
			A.12.2 Junto ao parque de feiras e eventos
			A.12.3 Junto à passagem coberta pedonal
13	Espaços de recreio e lazer, nomeadamente parques infantis, parques de diversões, jardins e parques urbanos		A.13.1 Parque infantil central
			A.13.2 Parque infantil (z equipamentos)
			A.13.3 Parque urbano
14	Mercados e espaços de feiras		A.14.1 Mercado
			A.14.2 Parque de feiras e eventos

15	Estabelecimentos hoteleiros e meios complementares de alojamento turístico		A.15.1 Hotel
----	--	--	--------------

B - FUNDADA

1	Equipamentos institucionais e administrativos		B.1.1 Junta de Freguesia
2	Equipamentos sociais de apoio a pessoas idosas e ou com deficiência, designadamente lares, residências, centros de dia, centros de convívio, centros de emprego protegido, centros de atividades ocupacionais e outros equipamentos equivalentes, incluem-se cemitérios		B.2.1 Centro de Dia
			B.2.2 Cemitério
3	Centros de saúde, centros de enfermagem, centros de diagnóstico, clínicas, postos médicos em geral, centros de reabilitação, consultórios médicos e farmácias;		B.3.1 Posto Médico
4	Estabelecimentos de educação, centros de formação, residenciais e cantinas	Não aplicável	Não aplicável
5	Museus, salas de congressos e conferências e bibliotecas públicas, bem como outros edifícios ou instalações destinadas a atividades recreativas, sociais e culturais		B.5.1 Museu Escola
			B.5.2 Salão Paroquial

6	Igrejas e outros edifícios destinados ao exercício de cultos religiosos		B.6.1 Igreja Matriz
			B.6.2 Casa mortuária
7	Instalações desportivas, designadamente, campos de jogos, pavilhões e salas de desporto, piscinas e centros de condição física, incluindo ginásios e clubes de saúde		B.7.1 Polidesportivo e CCDDR
8	Estabelecimentos de reinserção social	Não aplicável	Não aplicável
9	Parques de estacionamento público (ver nota 5.1. sobre estacionamento)		
10	Centrais de camionagem e paragens dos transportes coletivos e táxis na via pública		B.10.1 Paragem de táxis
			B.10.2 Paragem de autocarros
11	Estações de correios, estabelecimentos de telecomunicações, bancos e respetivas caixas multibanco e estabelecimentos similares		B.11.1 MB
12	Instalações sanitárias de acesso público		B.12.1 Sob a igreja
			B.12.2 Junto ao mercado

13	Espaços de recreio e lazer, nomeadamente parques infantis, parques de diversões, jardins e parques urbanos		B.13.1 Parque infantil
			B.13.2 Pequeno parque de merendas
14	Mercados e espaços de feiras		B.14.1 Mercado e envolvente
15	Estabelecimentos hoteleiros e meios complementares de alojamento turístico	Não aplicável	Não aplicável

C - S. JOÃO DO PESO

1	Equipamentos institucionais e administrativos		C.1.1 Junta de Freguesia
2	Equipamentos sociais de apoio a pessoas idosas e ou com deficiência, designadamente lares, residências, centros de dia, centros de convívio, centros de emprego protegido, centros de atividades ocupacionais e outros equipamentos equivalentes, incluem-se cemitérios		C.2.1 Cemitério
3	Centros de saúde, centros de enfermagem, centros de diagnóstico, clínicas, postos médicos em geral, centros de reabilitação, consultórios médicos e farmácias;	Não aplicável	Não aplicável
4	Estabelecimentos de educação, centros de formação, residenciais e cantinas	Não aplicável	Não aplicável
5	Museus, salas de congressos e conferências e bibliotecas públicas, bem como outros edifícios ou instalações destinadas a atividades recreativas, sociais e culturais		C.5.1 Casa do Povo

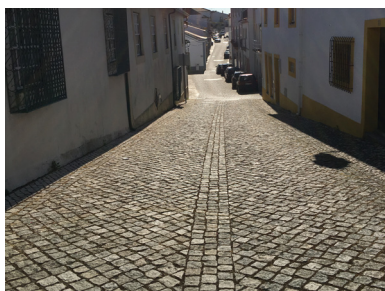
6	Igrejas e outros edifícios destinados ao exercício de cultos religiosos		C.6.1 Igreja Matriz
7	Instalações desportivas, designadamente, campos de jogos, pavilhões e salas de desporto, piscinas e centros de condição física, incluindo ginásios e clubes de saúde	Não aplicável	Não aplicável
8	Estabelecimentos de reinserção social	Não aplicável	Não aplicável
9	Parques de estacionamento público (ver nota sobre estacionamento 5.1.)		
10	Centrais de camionagem e paragens dos transportes coletivos e táxis na via pública		C.10.1 Paragem de táxis
			C.10.2 Paragem de autocarros
11	Estações de correios, estabelecimentos de telecomunicações, bancos e respetivas caixas multibanco e estabelecimentos similares	Não aplicável	Não aplicável
12	Instalações sanitárias de acesso público		C.12.1 Junto aos táxis
13	Espaços de recreio e lazer, nomeadamente parques infantis, parques de diversões, jardins e parques urbanos		C.13.1 Parque infantil
			C.13.2 Zona envolvente à igreja
14	Mercados e espaços de feiras	Não aplicável	Não aplicável
15	Estabelecimentos hoteleiros e meios complementares de alojamento turístico	Não aplicável	Não aplicável

Com base na sistematização das diferentes tipologias de equipamentos definiram-se, e demarcaram-se, as áreas de intervenção; teve-se em consideração a correspondência com as áreas nas quais se concentram o maior número de equipamentos e serviços (desportivos, de saúde, de ensino, religiosos, sociais, culturais, administrativos, de segurança, entre outros). Incluem-se, ainda, todas as áreas onde ocorrem as maiores dinâmicas de fluxos comerciais e populacionais.

No caso concreto de Vila de Rei tendo em conta a sua configuração morfológica, e a existência de dois territórios com vivências diferentes, mas igualmente urbanos, houve a necessidade de considerar, para além das áreas de intervenção, também uma área de ligação estabelecendo uma continuidade territorial.

Em termos de levantamento, e reforçando o já referido, numa avaliação genérica das três áreas de intervenção, ressalta numa primeira abordagem, uma constatação, que encerra em si algumas contradições:

- por um lado, uma generalizada ausência ou subdimensionamento de passeios, ainda que se considere que na área central do núcleo histórico da sede do concelho a solução de pavimentação das ruas é a adequada face à orografia e à morfologia das ruas;



- um notório cuidado no acesso a certos edifícios e no rampeamento e quebra de desníveis em passeios e em circuitos pedonais, ainda que persistam problemas nalguns locais;



- e, ainda, uma visível preocupação com a localização estratégica dos lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade condicionada, ainda que alguns precisem de ser reformulados como se demonstrou anteriormente na nota relativa a estacionamento.

5.2. DIAGNÓSTICO (anexos 4, 5 e 6)

O “olhar à volta” e o “olhar para o chão”

Depois de na fase anterior se ter feito um reconhecimento do território em causa na perspectiva da definição de uma área de intervenção organizada em torno dos “NÓS” e tendo-se estabilizado o território que se pretende seja, em cada um dos aglomerados, o território alvo de intervenção, avança-se para a fase em que, com um olhar mais pormenorizado se diagnostica o estado dos espaços e dos percursos, na vertente da acessibilidade.

Para tornar o diagnóstico mais perceptível recorreu-se a uma análise/diagnóstico em dois níveis de observação:

- o nível estruturante, numa escala mais abrangente, que compreende a observação de todo o território acessível identificado em planta e os percursos necessários para criar e fechar a rede, em espaço urbano, com uma grande preocupação em estabelecer uma coerência territorial e a oferta de comodidade e segurança de circulação à população num determinado espaço criando a perceção de que se está num local seguro; é o “olhar à volta” e sentir-se confortável e seguro;
- a atuação ao nível estruturante não será eficaz se, depois, ao nível do detalhe, no “olhar para o chão” as coisas não estiverem resolvidas e não funcionarem em termos de revestimentos, estado de conservação do espaço público, desenho detalhado dos elementos que constituem os percursos e as zonas de estar e mobiliário urbano.

Os trabalhos de levantamento das condições de acessibilidade do espaço público dos três aglomerados permitiram constatar a presença de algumas barreiras à acessibilidade e mobilidade para todos sendo que no tocante às barreiras móveis a situação se apresenta com alguma complexidade, tendo em conta a constante variação da sua localização, característica que dificulta o reconhecimento, por parte das pessoas portadoras de deficiência ou incapacidade, na habitação ao percurso. No quadro de diagnóstico seguinte identificam-se os problemas ainda por resolver no que aos “NÓS” diz respeito tendo-se procedido à observação e ao diagnóstico de todo o espaço público que estrutura a rede de percursos acessíveis. Identificam-se alertas relativos a futuras atuações em espaço público, no sentido de incorporar determinadas medidas em intervenções a executar, quer de construção nova, quer de requalificação do existente.

Quadro de diagnóstico

Via pública e percurso acessível: percurso acessível, passeios e caminhos de peões, escadarias na via pública, escadarias em rampa na via pública, rampas na via pública, passagens de peões de superfície, passagens de peões desniveladas, outros espaços de circulação e permanência de peões (Capítulo 1 do Anexo ao DL n.º 163/2006, 08 de agosto) e zonas de permanência, alcance, largura livre, zonas de manobra, altura livre, objetos salientes, pisos e seus revestimentos, ressaltos no piso, portas, portas de movimento automático, corrimãos e barras de apoio, comandos e controlos, elementos vegetais, sinalização e orientação (Capítulo 4 do Anexo ao DL n.º 163/2006, 08 de agosto).

1	A.1.1 VR	Câmara Municipal	Falta passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício, passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.1.2 VR	Junta de Freguesia	Falta passadeira de atravessamento
	A.1.3 VR	GNR	Nada a referir
	B.1.1 F	Junta de Freguesia	Falta passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício e ausência total de passeios
	C.1.1 SJP	Junta de Freguesia	Falta passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício e ausência total de passeios
2	A.2.1 VR	Cuidados Continuados SCM	Nada a referir
	A.2.2 VR	Lar SCM (equipamentos)	Nada a referir
	A.2.3 VR	Lar SCM (central)	Falta passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício, passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.2.4 VR	Edifício Administrativo da SCM	Falta passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício, passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.2.5 VR	Fundação Garcia	Nada a referir
	A.2.6 VR	Cemitério 1	Arruamentos sem características urbanas e sem passeios
	A.2.7 VR	Cemitério 2	Arruamentos sem características urbanas e sem passeios
	A.2.8 VR	Cemitério 3	Equipamento fora de perímetro urbano
	B.2.1 F	Centro de Dia	Arruamentos sem características urbanas e sem passeios
	B.2.2 F	Cemitério	Nada a referir
3	C.2.1 SJP	Cemitério	Arruamentos sem características urbanas e sem passeios
	A.3.1 VR	Centro de Saúde	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.3.2 VR	Farmácia	Problemas de desenho na passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício e passeios circundantes sem a largura mínima necessária
4	B.3.1 F	Posto Médico	Ausência total de passeios e falta passadeira de atravessamento
	A.4.1 VR	Escola e Pavilhão	Nada a referir
	A.4.2 VR	Jardim de Infância	Nada a referir
5	A.4.3 VR	Creche	Nada a referir
	A.5.1 VR	Museu do Fogo e da Resina	Solução de tratamento do espaço público do centro histórico consolidado em calçada com nivelamento entre passeios e faixa de rodagem
	A.5.2 VR	Museu da Vila	Solução de tratamento do espaço público do centro histórico consolidado em calçada com nivelamento entre passeios e faixa de rodagem
	A.5.3 VR	Centro Paroquial	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.5.4 VR	Biblioteca	Nada a referir
	B.5.1 F	Museu Escola	Arruamentos sem características urbanas e sem passeios
	B.5.2 F	Salão Paroquial	Arruamentos sem características urbanas e sem passeios
	C.5.1 SJP	Casa do Povo	Ausência total de passeios
6	A.6.1 VR	Igreja Matriz	Nada a referir
	A.6.2 VR	Antiga Igreja Matriz (Sta. Maria)	Arruamentos sem características urbanas e sem passeios
	A.6.3 VR	Capela N.ª Sr.ª da Guia	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária

	A.6.4 VR	Igreja da Misericórdia	Solução de tratamento do espaço público do centro histórico consolidado em calçada com nivelamento entre passeios e faixa de rodagem
	B.6.1 F	Igreja Matriz	Ausência total de passeios
	B.6.2 F	Casa Mortuária	Ausência total de passeios
	C.6.1 SJP	Igreja Matriz	Ausência total de passeios
	C.6.2 SJP	Casa Mortuária	Ausência total de passeios
7	A.7.1 VR	Campo de Futebol e bancadas	Nada a referir
	A.7.2 VR	Campo de jogos multifunções	Nada a referir
	A.7.3 VR	Piscina descoberta	Nada a referir
	A.7.4 VR	Piscina coberta e ginásio	Nada a referir
	A.7.5 VR	Pavilhão Desporto Escolar	Nada a referir
	B.7.1 F	Polidesportivo e CCDD	Arruamentos sem características urbanas e sem passeios
8	A.8.1 VR	CLDS 3G	Falta passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício, passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.8.2 VR	GIP	Falta passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício, passeios circundantes sem a largura mínima necessária
9		Estacionamento	(Ver nota 5.1.)
10	A.10.1 VR	Paragem de táxis	Ausência total de passeios
	A.10.2 VR	Paragem de autocarros (proj.)	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	B.10.1 F	Paragem de táxis	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	B.10.2 F	Paragem de autocarros	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	C.10.1 SJP	Paragem de táxis	Ausência total de passeios
	C.10.2 SJP	Paragem de autocarros	Ausência total de passeios
11	A.11.1 VR	CTT	Falta passadeira de atravessamento na via fronteira ao edifício, passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.11.2 VR	MB (em todas as situações)	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária e altura do equipamento não adequada
	B.11.1 F	MB	Ausência total de passeios e altura do equipamento não adequada
12	A.12.1 VR	Sob a paragem de táxis	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.12.2 VR	Parque de Feiras e Eventos	Nada a referir
	A.12.3 VR	Junto à passagem coberta	Ausência total de passeios
	B.12.1 F	Sob a Igreja	Ausência total de passeios
	B.12.2 F	Junto ao Mercado	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	C.12.1 SJP	Junto a paragem de táxis	Ausência total de passeios
13	A.13.1 VR	Parque Infantil central	Nada a referir
	A.13.2 VR	Parque Infantil (equipamentos)	Nada a referir
	A.13.3 VR	Parque Urbano	Nada a referir
	B.13.1 F	Parque Infantil	Ausência total de passeios
	B.13.2 F	Pequeno parque de merendas	Nada a referir
	C.13.1 SJP	Parque Infantil	Ausência total de passeios
	C.13.2 SJP	Zona envolvente à Igreja	Ausência total de passeios
14	A.14.1 VR	Mercado	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	A.14.2 VR	Parque de Feiras e Eventos	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
	B.14.1 F	Mercado e envolvente	Passeios circundantes sem a largura mínima necessária
15	A.15.1 VR	Hotel	Nada a referir

Edifícios e estabelecimentos em geral: percurso acessível, átrios, patamares, galerias e corredores, escadas, rampas, ascensores, plataformas elevatórias, espaços para estacionamento de viaturas, instalações sanitárias de utilização geral, vestiários e cabinas de prova, equipamentos de auto-atendimento, balcões e guichés de atendimento, telefones de uso público, bateria de recetáculos postais (Capítulo 2 do Anexo ao DL n.º 163/2006, 08 de agosto).

1	A.1.1 VR	Câmara Municipal	Nada a referir
	A.1.2 VR	Junta de Freguesia	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	A.1.3 VR	GNR	Falta espaço para estacionamento de viaturas mais perto do acesso (ver A.4.1)
	B.1.1 F	Junta de Freguesia	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.1.1 SJP	Junta de Freguesia	Falta espaço para estacionamento de viaturas
2	A.2.1 VR	Cuidados Continuados SCM	Nada a referir
	A.2.2 VR	Lar SCM (equipamentos)	Nada a referir
	A.2.3 VR	Lar SCM (central)	Nada a referir
	A.2.4 VR	Edifício Administrativo da SCM	Nada a referir
	A.2.5 VR	Fundação Garcia	Nada a referir
	A.2.6 VR	Cemitério 1	Falta espaço para estacionamento de viaturas, mas o interior de ambos os espaços é totalmente inacessível, com desníveis insanáveis
	A.2.7 VR	Cemitério 2	Falta espaço para estacionamento de viaturas, mas o interior de ambos os espaços é totalmente inacessível, com desníveis insanáveis
	A.2.8 VR	Cemitério 3	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.2.1 F	Centro de Dia	Nada a referir
	B.2.2 F	Cemitério	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.2.1 SJP	Cemitério	Falta espaço para estacionamento de viaturas
3	A.3.1 VR	Centro de Saúde	Nada a referir
	A.3.2 VR	Farmácia	Lugar de estacionamento com insuficiências
	B.3.1 F	Posto Médico	Falta espaço para estacionamento de viaturas
4	A.4.1 VR	Escola e Pavilhão	Reformulação do local do espaço para estacionamento de viaturas (ver A.1.3)
	A.4.2 VR	Jardim de Infância	Nada a referir
	A.4.3 VR	Creche	Nada a referir
5	A.5.1 VR	Museu do Fogo e da Resina	Problemas na porta de entrada e na circulação acessível interior, falta espaço para estacionamento de viaturas (localizado em centro histórico / consolidado)
	A.5.2 VR	Museu da Vila	Problemas na porta de entrada e na circulação acessível interior, falta espaço para estacionamento de (localizado em centro histórico / consolidado)
	A.5.3 VR	Centro Paroquial	Rampa de acesso com inclinação superior a 6%, falta espaço para estacionamento de viaturas
	A.5.4 VR	Biblioteca	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.5.1 F	Museu Escola	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.5.2 F	Salão Paroquial	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.5.1 SJP	Casa do Povo	Falta espaço para estacionamento de viaturas
6	A.6.1 VR	Igreja Matriz	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	A.6.2 VR	Antiga Igreja Matriz (Sta. Maria)	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	A.6.3 VR	Capela N.ª Sr.ª da Guia	Nada a referir

	A.6.4 VR	Igreja da Misericórdia	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.6.1 F	Igreja Matriz	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.6.2 F	Casa Mortuária	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.6.1 SJP	Igreja Matriz	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.6.2 SJP	Casa Mortuária	Falta espaço para estacionamento de viaturas
7	A.7.1 VR	Campo de Futebol e bancadas	Nada a referir
	A.7.2 VR	Campo de jogos multifunções	Nada a referir
	A.7.3 VR	Piscina descoberta	Nada a referir
	A.7.4 VR	Piscina coberta e ginásio	Nada a referir
	A.7.5 VR	Pavilhão Desporto Escolar	Nada a referir
	B.7.1 F	Polidesportivo e CDDR	Falta espaço para estacionamento de viaturas
8	A.8.1 VR	CLDS 3G	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	A.8.2 VR	GIP	Falta espaço para estacionamento de viaturas
9		Estacionamento	(Ver nota 5.1.)
10	A.10.1 VR	Paragem de táxis	Nada a referir
	A.10.2 VR	Paragem de autocarros (proj.)	Nada a referir
	B.10.1 F	Paragem de táxis	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.10.2 F	Paragem de autocarros	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.10.1 SJP	Paragem de táxis	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.10.2 SJP	Paragem de autocarros	Falta espaço para estacionamento de viaturas
11	A.11.1 VR	CTT	Nada a referir
	A.11.2 VR	MB	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.11.1 F	MB	Falta espaço para estacionamento de viaturas
12	A.12.1 VR	Sob a paragem de táxis	Nada a referir
	A.12.2 VR	Parque de Feiras e Eventos	Nada a referir
	A.12.3 VR	Junto à passagem coberta	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.12.1 F	Sob a Igreja	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.12.2 F	Junto ao Mercado	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.12.1 SJP	Junto a paragem de táxis	Falta espaço para estacionamento de viaturas
13	A.13.1 VR	Parque Infantil central	Nada a referir
	A.13.2 VR	Parque Infantil (equipamentos)	Nada a referir
	A.13.3 VR	Parque Urbano	Nada a referir
	B.13.1 F	Parque Infantil	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	B.13.2 F	Pequeno parque de merendas	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.13.1 SJP	Parque Infantil	Falta espaço para estacionamento de viaturas
	C.13.2 SJP	Zona envolvente à Igreja	Falta espaço para estacionamento de viaturas
14	A.14.1 VR	Mercado	Nada a referir
	A.14.2 VR	Parque de Feiras e Eventos	Nada a referir
	B.14.1 F	Mercado e envolvente	Falta espaço para estacionamento de viaturas
15	A.15.1 VR	Hotel	Nada a referir

Do diagnóstico efetuado e numa análise mais detalhada, reforça-se a constatação relativa à ausência de passeios, e/ou ao seu subdimensionamento, como um assunto de primordial importância no que à acessibilidade para todos diz respeito; por se constituir como uma característica relevante do espaço público concelhio, há que referir que os passeios são infraestruturas essenciais do espaço urbano para a realização das dinâmicas sociais e económicas, para a circulação segura e para o convívio, o lazer e a dinamização do comércio. Segundo o DL 163/2006, de 8 de agosto, uma rede de percursos pedonais acessíveis deve ser contínua, constituída por passeios com largura mínima de 1,20m. Os passeios que não garantem as dimensões exigidas por lei, não proporcionam a livre circulação de todos os cidadãos pelos problemas de acessibilidade que acarretam: não permitem o cruzamento seguro entre duas pessoas, impedem a passagem de pessoas que transportem objetos volumosos ou que se desloquem com a ajuda de cadeira de rodas, muletas ou andarilhos. Desta forma, a sua ausência revela-se como um elemento causador de desconforto e de insegurança impossibilitando a mobilidade da generalidade dos peões e criando descontinuidades urbanas.

Igualmente, as passagens de peões são elementos urbanos fundamentais no que concerne à continuidade dos percursos pedonais seguros e acessíveis; são elas que permitem que os peões atravessem as vias, adquirindo prioridade sobre os veículos, compatibilizando a segurança e a funcionalidade dos percursos, que se pretendem acessíveis e contínuos. A ausência de passadeiras fragmenta os percursos contínuos e impede a circulação segura das pessoas; também a falta de manutenção origina pintura gasta, de difícil perceção aos automobilistas e consequentemente agrava o risco de acidente nos atravessamentos. Uma passadeira a terminar num lugar de estacionamento (ou numa parede ou num passeio sem dimensão) é um aspeto problemático a vários níveis, assumindo-se como um fator condicionante das continuidades urbanas, pondo em risco a segurança e conforto dos peões e constituindo-se como um ponto de conflito entre automóveis e peões. De acordo com o DL 163/2006, as passagens de peões devem possuir acessos rebaixados ou serem sobrelevadas para facilitar a travessia por parte de pessoas com mobilidade reduzida.



Devido à morfologia do território, verificaram-se percursos com inclinações acima do aconselhável, sem corrimãos de apoio ou pavimentos antiderrapantes, dificultando, nestes locais, a livre circulação de pessoas com mobilidade reduzida. Do mesmo modo, verificaram-se diversas situações de rampeamento dos passeios no acesso a garagens ou parques de estacionamento, barreira que, na sua maioria, se deve à inclinação acentuada. Para prevenção de tais situações, devem ser respeitadas as dimensões constantes na lei, bem como as áreas de desníveis devem estar ladeadas por gradeamento e o pavimento deve ser demarcado com cores contrastantes para assinalar perigo.



Durante a realização dos trabalhos de levantamento do espaço público, verificou-se que a localização de algumas árvores não é a mais adequada. Neste sentido, foram identificadas árvores que se localizam no centro dos passeios, dificultando a passagem dos peões devido ao seu porte. Estes fatos causam insegurança, uma vez que ocupam quase a totalidade do passeio e na maior parte das situações contribuem para acelerar a sua degradação. Estes elementos quando se encontram implantados na área de interceção com a passadeira, podem originar acidentes com os transeuntes, essencialmente aqueles com dificuldades visuais e que desconhecem tal obstáculo.



A inexistência de grelhas de proteção nas caldeiras das árvores, ou a existência de caldeiras sem árvores, foram outros problemas identificados em alguns arruamentos da área de intervenção. As caldeiras deverão ser, sem exceção, revestidas por grelhas de proteção, mesmo que fora do percurso acessível, ou assinaladas por um separador com uma altura que permita a sua diferenciação por pessoas com deficiência visual. As caldeiras sem árvore podem originar acidentes com os transeuntes, uma vez que constituem buracos/desníveis que são autênticas armadilhas no espaço público.



A utilização de floreiras e de bancos na via pública é frequente por diversos motivos, sendo um deles a ordenação do trânsito automóvel, impedindo determinados veículos de estacionar nos

passeios. Contudo, estes elementos também se assumem, frequentemente, como elementos condicionantes da mobilidade e acessibilidade pedonal, devido à sua localização no percurso acessível; à semelhança de outros elementos urbanos, não devem obstruir o percurso acessível nem encontrarem-se diante de passagens de peões. Estes elementos devem possuir um desenho inclusivo, sem arestas vivas e com dimensões que permitam a sua fácil deteção, devendo-se encontrar fora dos percursos acessíveis, de forma a evitar acidentes.



Os problemas relacionados com elementos de sinalética vertical assentam essencialmente em três aspetos: localização, altura livre e desenho. Estes elementos assumem-se como barreira por se localizarem dentro do corredor que devia ser exclusivo à circulação pedonal. O seu desenho deve apresentar formas que minimizem o risco de acidentes que ocorrem de forma frequente com cegos e amblíopes, pessoas distraídas ou pessoas com dificuldades de locomoção.

Foram identificados alguns casos, que se assumem como elementos condicionantes à circulação pedonal. As imagens apresentadas retratam a presença desta barreira no passeio, interrompendo um percurso que poderia ser acessível.

A sinalização vertical constitui um elemento essencial para o bom entendimento das regras de trânsito e interação entre automobilistas e peões. Sendo assim, este é um elemento indispensável à vivência nos centros urbanos e a sua localização na via pública deve ser cuidada a fim de não constituir obstáculo à livre circulação pedonal. Os problemas principais desta barreira incidem em duas situações: na sua localização, geralmente centrada a meio dos passeios ou nos canais e atravessamento de passadeiras e na altura livre de posicionamento da placa do sinal em relação ao pavimento, facto que gera acidentes frequentes com pessoas mais distraídas, sendo uma armadilha ainda mais evidente para pessoas com baixa acuidade visual.



Os contentores de recolha de resíduos são elementos urbanos fundamentais à salubridade dos centros urbanos, e a sua função obriga à proximidade do passeio (utilização das pessoas) e da via de trânsito (recolha em camião próprio). Contudo, em diversos casos estes elementos apresentam-se como barreira à mobilidade pedonal, impedindo a plena vivência dos cidadãos. Os principais problemas inerentes a estes elementos na área de intervenção, dizem respeito, ao facto de a sua colocação nos passeios poder interromper um percurso que poderia ser acessível. Os contentores do lixo ou ecopontos devem ser localizados em áreas específicas evitando, assim, interferir com a circulação pedonal. Por outro lado ainda, devem possuir desenho inclusivo, para que todos lhes possam aceder, independentemente das suas condições físicas.



Alguma falta de civismo, associada a um desenho inadequado e à morfologia acidentada de alguns territórios leva a que o estacionamento abusivo seja uma das barreiras mais frequentes das nossas cidades e vilas, e Vila de Rei não é exceção. Na área de intervenção foi possível verificar estacionamento abusivo em alguns arruamentos. A forma como os carros ocupam os passeios, faz com que as continuidades pedonais sejam constantemente interrompidas, retirando qualidade de vida aos transeuntes e perturbando a imagem dos lugares. Este tipo de obstáculo é igualmente perigoso, se tivermos em consideração invisuais, pessoas de cadeiras de rodas e pessoas com carrinhos de bebés, por exemplo, uma vez que são obrigados a desviar-se para a faixa de rodagem, não tendo outra alternativa para circulação.



Este diagnóstico permite que se identifiquem rapidamente as áreas mais problemáticas na temática da acessibilidade para que, de uma forma organizada e hierarquizada, se possam realizar as intervenções que se revelarem oportunas para suprimir as barreiras no território.

Conclui-se assim, que as áreas em estudo apresentam extensões de percursos que se podem considerar inacessíveis, ou porque não têm passeios, ou porque os passeios não possuem a lar-

gura mínima exigida pela legislação em vigor ou, ainda, porque se encontram com obstáculos fixos ou móveis que impedem a circulação segura e confortável do peão. Também, alguns dos atravessamentos são inacessíveis, o que provoca a perda de continuidade e de sentido de circuito seguro e confortável para todos.

Do diagnóstico cruzado entre os dois níveis - estruturante e detalhe - resultou que, de forma muito visível, existem alguns pontos mais complexos, em cada aglomerado em estudo, onde é necessário atuar, por um lado em zonas mais centrais e, por outro, nos percursos complementares entre as zonas centrais e certos equipamentos afastados mas, ainda assim, fundamentais para a vida das pessoas e para o bom funcionamento do espaço urbano (como os cemitérios, os lares e os centros de dia).

Assim, são nesta fase identificados os “territórios acessíveis de referência” e os “percursos acessíveis complementares” que correspondem aos territórios que, dentro das áreas de intervenção definidas na fase anterior, deverão ser considerados como territórios que garantem em cada aglomerado a continuidade na mobilidade urbana, a compatibilização com as ações já preconizadas (ciclovias já construídas) e a relação com o previsto em PAMUS:

Em **Vila de Rei**, a delimitação do “território acessível de referência” resulta da preocupação em considerar um território contínuo, fundamentalmente para uma utilização funcional diária, constituindo-se como um território relativamente ao qual será importante a autarquia dar particular atenção no sentido de implementar medidas tendentes a melhorar a acessibilidade, quer ao nível de projetos especificamente pensados e estudados para o efeito (mais detalhadamente descritos no ponto seguinte), quer ao nível das obras (consideradas) avulsas mas, que no seu conjunto, ajudarão a consolidar este aspeto na vida e na fruição da sede do concelho; resulta da conjugação dos fatores que de seguida se identificam:

- intenções da autarquia no que diz respeito a obras a desenvolver no melhoramento das condições do espaço público – pedonal e viário – podendo, neste contexto, vir a incorporar melhoria nas condições de acessibilidade na intervenção prevista na Calçada da Fonte;
- respeito pelo trabalho já desenvolvido pela autarquia na construção de alguns troços de ciclovias enquadradas no PAMUS e, conseqüentemente, a assunção de uma complementariedade com esses troços, prolongando parcialmente a ciclovia existente na EN 2 (variante), em complemento com os troços construídos também na EN 348, num processo de consolidação da rede de percursos cicláveis, previstos globalmente para o concelho;
- necessidade de constituir uma ligação “acessível” entre a zona histórica consolidada e a área de expansão constituída pelos novos equipamentos e que,

sendo atualmente dois territórios algo “desligados”, urge “coser” garantindo condições de segurança e conforto, nomeadamente para os jovens que usufruem dos equipamentos escolares e desportivos na sua vida do dia a dia;

- e, ainda, ausência ou subdimensionamento de passeios, nos eixos viários mais importantes onde se localizam os principais pontos de afluência de residentes e visitantes – equipamentos e espaços públicos – designadamente, o conjunto formado pelas ruas Dr. Eduardo de Castro, Capitão Isidro António Gaio, das Devesas e da Misericórdia.

Tendo em conta os quatro fatores atrás identificados, e como se pode constatar graficamente no anexo 4, o “território acessível de referência” de Vila de Rei permite acautelar a prioridade das intervenções necessárias num “anel” de circulação que territorialmente consolida, e poderá resolver, a ligação (em modos suaves) acessível, confortável e preferencial em torno dos principais pontos “nevrálgicos” da sede do concelho (principais equipamentos, principais pontos de encontro, centro histórico e zona de expansão).

Considera-se a constituição de um “percurso acessível complementar” de modo a garantir a ligação preferencial entre o território atrás referido e os lugares de Vale Galego e Cidreiro que representam, hoje em dia, territórios com vocação para a vida de famílias com jovens (estudantes). Como já referido, para este território resultará, na fase seguinte, a proposta de quatro “áreas a intervir prioritariamente” através da apresentação de projetos/obras que se consideram estruturantes para este efeito.

Na **Fundada**, a avaliação é semelhante à de Vila de Rei quanto à ausência ou subdimensionamento de passeios, sendo que o “território acessível de referência” se revela como um território complexo e que gera fortes constrangimentos à acessibilidade para todos, constituindo-se como uma área muito solicitada pelas pessoas (algumas com grandes dificuldades de mobilidade) mas totalmente atravessada por arruamentos; falamos da zona frontal à escadaria da igreja e envolvente ao cemitério, com ligação deficitária quer com a Junta de Freguesia, quer com o espaço central junto ao mercado e com o ponto de tomada de autocarros/táxis e, ainda, com o Posto Médico, no conjunto formado pelas ruas dos Carvalhais, de São José, de Luís Xavier e pelo Largo de Santa Margarida.

Para este território resultará, na fase seguinte, a proposta de uma “área a intervir prioritariamente”. Considera-se ainda que, pela proximidade com o “território acessível de referência” e face à importância que estes equipamentos representam na vida social e cultural das pessoas, se deverá considerar a constituição de três “percursos acessíveis complementares” (que não sendo prioritários deverão, contudo, ser tidos em conta em futuras intervenções nos respetivos arruamentos com previsão de constituição de faixa para circulação segura e confortável de peões), um na ligação com o Centro de Dia (continuação da Rua dos Carvalhais), outro, na ligação com o conjunto formado pelos Museu Escola e CCDR (Rua Heróis de Mucaba) e outro, com resolução do passeio em “lombas” existentes na Rua Principal, resolvendo a acessibilidade das pessoas que ali habitam e as que vêm de Cabeça do Poço.

Em **São João do Peso**, com avaliação semelhante quanto à ausência ou subdimensionamento de passeios, o “território acessível de referência” corresponde à área mais solicitada pelas pessoas, nomeadamente, a zona formada pelo Largo entre a Igreja e a Casa do Povo e as ruas do Casal de Baixo e Manuel Farinha Portela (onde se localiza a Junta de Freguesia), resultando, na fase seguinte, a proposta de uma “área a intervir prioritariamente”.

Também aqui se considera que, pela proximidade com o “território acessível de referência” e face à importância que o cemitério representa na vida das pessoas do aglomerado urbano, se deverá considerar um “percurso acessível complementar” (que não sendo prioritário, deverá contudo ser tido em conta em futuras intervenções nos respetivos arruamentos) para ligação entre o território mais consolidado do aglomerado e este equipamento.

No que diz respeito a Vila de Rei não se considerou relevante a constituição de percursos acessíveis complementares na ligação com os três cemitérios existentes por se ter constatado que dois, os mais antigos, são totalmente inacessíveis no seu interior (com várias plataformas a cotas diferentes e sem ligação acessível entre elas) e por um terceiro, o mais recente e mais afastado, ser suficientemente afastado do centro urbano de modo a justificar a localização de um lugar de estacionamento para condutores com mobilidade condicionada junto à sua entrada (podendo aplicar-se o mesmo conceito relativamente aos dois cemitérios mais antigos já referidos).

No quadro resumo seguinte esquematiza-se a inclusão dos “NÓS”, quer nos “territórios acessíveis de referência”, quer nos “percursos acessíveis complementares” constatando-se que em termos de eficiência se garante que cerca de 48 dos 72 “NÓS” (67%), nos três aglomerados, se encontram em situação devidamente sinalizada com territórios a carecerem de atenção especial.

Quadro resumo

Inclusão dos "NÓS" nos territórios acessíveis de referência e/ou nos percursos acessíveis complementares e, ainda, relação com as medidas previstas no quadro de diagnóstico.

1	A.1.1 VR	Câmara Municipal	Ver quadro de diagnóstico
	A.1.2 VR	Junta de Freguesia	Ver quadro de diagnóstico
	A.1.3 VR	GNR	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.1.1 F	Junta de Freguesia	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.1.1 SJP	Junta de Freguesia	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
2	A.2.1 VR	Cuidados Continuados SCM	Ver quadro de diagnóstico
	A.2.2 VR	Lar SCM (equipamentos)	Ver quadro de diagnóstico
	A.2.3 VR	Lar SCM (central)	Ver quadro de diagnóstico
	A.2.4 VR	Edifício Administrativo da SCM	Ver quadro de diagnóstico
	A.2.5 VR	Fundação Garcia	Ver quadro de diagnóstico
	A.2.6 VR	Cemitério 1	Ver quadro de diagnóstico
	A.2.7 VR	Cemitério 2	Ver quadro de diagnóstico
	A.2.8 VR	Cemitério 3	Ver quadro de diagnóstico
	B.2.1 F	Centro de Dia	NÓ incluído no PERCURSO ACESSÍVEL COMPLEMENTAR
	B.2.2 F	Cemitério	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.2.1 SJP	Cemitério	NÓ incluído no PERCURSO ACESSÍVEL COMPLEMENTAR
3	A.3.1 VR	Centro de Saúde	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.3.2 VR	Farmácia	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.3.1 F	Posto Médico	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
4	A.4.1 VR	Escola e Pavilhão	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.4.2 VR	Jardim de Infância	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.4.3 VR	Creche	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
5	A.5.1 VR	Museu do Fogo e da Resina	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.5.2 VR	Museu da Vila	Ver quadro de diagnóstico
	A.5.3 VR	Centro Paroquial	Ver quadro de diagnóstico
	A.5.4 VR	Biblioteca	Ver quadro de diagnóstico
	B.5.1 F	Museu Escola	NÓ incluído no PERCURSO ACESSÍVEL COMPLEMENTAR
	B.5.2 F	Salão Paroquial	Ver quadro de diagnóstico
	C.5.1 SJP	Casa do Povo	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
6	A.6.1 VR	Igreja Matriz	Ver quadro de diagnóstico
	A.6.2 VR	Antiga Igreja Matriz (Sta. Maria)	Ver quadro de diagnóstico
	A.6.3 VR	Capela NªSrª da Guia	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.6.4 VR	Igreja da Misericórdia	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.6.1 F	Igreja Matriz	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.6.2 F	Casa Mortuária	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.6.1 SJP	Igreja Matriz	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.6.2 SJP	Casa Mortuária	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
7	A.7.1 VR	Campo de Futebol e bancadas	Ver quadro de diagnóstico
	A.7.2 VR	Campo de jogos multifunções	Ver quadro de diagnóstico

	A.7.3 VR	Piscina descoberta	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.7.4 VR	Piscina coberta e ginásio	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.7.5 VR	Pavilhão Desporto Escolar	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.7.1 F	Polidesportivo e CCDR	NÓ incluído no PERCURSO ACESSÍVEL COMPLEMENTAR
8	A.8.1 VR	CLDS 3G	Ver quadro de diagnóstico
	A.8.2 VR	GIP	Ver quadro de diagnóstico
9		Estacionamento	(Ver nota 5.1.)
10	A.10.1 VR	Paragem de táxis	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.10.2 VR	Paragem de autocarros (proj.)	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.10.1 F	Paragem de táxis	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.10.2 F	Paragem de autocarros	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.10.1 SJP	Paragem de táxis	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.10.2 SJP	Paragem de autocarros	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
11	A.11.1 VR	CTT	Ver quadro de diagnóstico
	A.11.2 VR	MB	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.11.1 F	MB	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
12	A.12.1 VR	Sob a paragem de táxis	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.12.2 VR	Parque de Feiras e Eventos	Ver quadro de diagnóstico
	A.12.3 VR	Junto à passagem coberta	Ver quadro de diagnóstico
	B.12.1 F	Sob a Igreja	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.12.2 F	Junto ao Mercado	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.12.1 SJP	Junto a paragem de táxis	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
13	A.13.1 VR	Parque Infantil central	Ver quadro de diagnóstico
	A.13.2 VR	Parque Infantil (equipamentos)	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.13.3 VR	Parque Urbano	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.13.1 F	Parque Infantil	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.13.2 F	Pequeno parque de merendas	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.13.1 SJP	Parque Infantil	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	C.13.2 SJP	Zona envolvente à Igreja	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
14	A.14.1 VR	Mercado	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	A.14.2 VR	Parque de Feiras e Eventos	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
	B.14.1 F	Mercado e envolvente	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
15	A.15.1 VR	Hotel	NÓ incluído no TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA

5.3. PROPOSTAS (anexos 7, 8 e 9)

“Acessibilidade” e “facilidade de acesso”.

A constituição de uma rede de percursos e territórios acessíveis para cada um dos três aglomerados urbanos em causa, tendo presente que a palavra “acessibilidade” significa “facilidade de acesso”, revela-se, afinal, como a construção de uma rede de percursos e territórios com o objetivo de facilitar a circulação pedonal tendo em conta que o meio edificado deve proporcionar a “todas as pessoas” uma igual oportunidade do seu uso de forma direta, imediata e permanente e, muito importante, o mais autonomamente possível; este importante conceito está na base das propostas que, seguidamente, se apresentam.

Neste contexto, afastamo-nos por completo, da distinção entre “acessibilidade dos peões em geral” (ou “normais”), por um lado, e uma “acessibilidade para as pessoas com mobilidade condicionada”, por outro. De facto, a acessibilidade não beneficia apenas as pessoas com mobilidade condicionada, demonstrando a experiência que passeios e passeadeiras acessíveis são mais seguros, confortáveis e funcionais para todos os peões, sem exceção, e os problemas que afetam os peões em geral também afetam as pessoas com mobilidade condicionada que, regra geral, são apenas mais vulneráveis.

A acessibilidade (ou facilidade de acesso) é, afinal, um critério objetivo de qualidade e deve, por isso, ser vista como uma oportunidade de qualificação e requalificação do espaço público e dos equipamentos públicos geradores de fluxos populacionais, podendo considerar-se que, principalmente no caso dos equipamentos, a acessibilidade total depende de três vertentes: a acessibilidade física, o acesso à informação e a conteúdos e os procedimentos operacionais de funcionamento, vertente em que se inclui a relação com o utilizador.

Todas estas vertentes são relevantes para a satisfação das pessoas, para a concretização dos seus direitos e para o cumprimento dos deveres legais das entidades gestoras do espaço público, neste caso a Câmara de Vila de Rei.

No seu conjunto, estas vertentes configuram um ângulo de abordagem muito amplo, sendo possível assumir esta amplitude com o PALMVR, sem prejuízo do seu detalhe e da sua eficácia. Pode dar-se como exemplo uma pessoa que tenha deficiência visual e que visita um museu: neste caso, será mais importante aceder aos conteúdos, do que dispor de uma rampa. O que decorre da lei é a obrigatoriedade de assegurar a igualdade de

oportunidades e de prevenir situações de desvantagem - falhas em qualquer uma das vertentes enunciadas podem, de facto, gerar desigualdades.

Esta rede de percursos e territórios com facilidade de acesso, entendida como uma rede percorrível a pé e em modos suaves (como a bicicleta), deverá, de acordo com (Southworth, 2005), apresentar os seguintes atributos:

- Conectividade da rede de caminhos, tanto a nível local como na escala concelhia;
- Ligação com outros modos: neste território, fundamentalmente táxis e autocarros;
- Segurança na intersecção com o tráfego automóvel;
- Qualidade dos percursos, incluindo largura, inclinação, tipo de pavimento, sinalização e iluminação;
- Contexto do percurso, incluindo desenho da rua, interesse visual, transparência, definição espacial e paisagem.

É, assim, importante para a eficácia desta rede, o nível de encorajamento ao acto de andar, providenciando conforto e segurança aos peões, permitindo a ligação entre diferentes destinos dentro de períodos de tempo e níveis de esforço aceitáveis e oferecendo variedade visual ao longo do percurso com um conjunto de benefícios que podem identificar-se como:

- Aumento da qualidade do ambiente urbano, levando as pessoas a sentirem-se perante um ambiente mais saudável, sentindo-se assim mais impulsionadas a explorar o território, nomeadamente no tocante à redução do risco de atropelamento e à diminuição da poluição;
- Melhoria das condições sociais, sendo que ao devolver o espaço urbano aos peões, está-se a melhorar as condições de acessibilidade não só para as pessoas em geral mas também para aqueles com deficiência ou dificuldades de locomoção, atingindo-se assim uma maior justiça e coesão social. O sentido de comunidade é também reforçado, na medida em que as pessoas têm maior tendência a socializar umas com as outras no exterior do que no interior das suas residências e há ganhos na saúde, com estímulo ao exercício físico e o andar a pé ou de bicicleta;
- Promoção de outros meios de transporte, aumentando-se as deslocações a pé e garantindo-se maior eficiência de utilização do transporte colectivo, na medida em que a maior flexibilidade de percurso aumenta as possibilidades de escolha dos utilizadores. Um bom exemplo desta situação é o aumento da utilização de bicicletas em cidades com uma forte política de redução do tráfego automóvel e promoção do modo pedonal, padrão que nos parece repetível em territórios de mais baixa densidade populacional, e até envelhecidos, como é o caso do município de Vila de Rei;
- Promoção do turismo e do património, clusters de atividade económica inequivocamente relacionados com a acessibilidade e mobilidade; efetivamen-

te, o turismo sénior é, actualmente, uma das questões mais sérias que se coloca à qualidade do ambiente urbano, principalmente pela disponibilidade que este grupo etário apresenta para a realização de turismo. Conhecidas as dificuldades associadas ao envelhecimento natural da população, o desenho urbano acessível é a única forma de potenciar e estimular a competitividade das cidades e dos territórios turísticos em geral. De facto, 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. A combinação de todos estes benefícios tem, então, o potencial de causar grande impacto no ambiente urbano, podendo transformar totalmente uma rua, bairro ou mesmo uma vila inteira.

Retomando os objetivos principais do PALMVR e mantendo a abordagem seguida na fase de diagnóstico, consideram-se dois níveis de intervenção:

- o nível de intervenção estruturante, decorrente do “olhar à volta” e com particular atenção:
 - à via pública, com especial cuidado no tocante aos passeios e caminhos de peões, às escadarias na via pública, às escadarias em rampa na via pública, às rampas na via pública, às passadeiras, aos lugares de estacionamento especialmente dimensionados e localizados para pessoas com mobilidade reduzida (em número e em localização) e outros espaços de circulação e permanência de peões;
 - aos edifícios e estabelecimentos em geral, também com especial cuidado quanto ao percurso entre o exterior e o interior e toda a circulação no seu interior, os átrios, os patamares, galerias e corredores, as escadas e rampas, os (acessos a) ascensores e plataformas elevatórias, novamente os espaços para estacionamento de viaturas de pessoas com mobilidade reduzida (que servem especificamente os edifícios e podem constituir-se como pontos de chegada e partida para áreas territoriais inacessíveis) as instalações sanitárias de utilização geral (incluindo as que são totalmente públicas), os equipamentos de auto-atendimento/serviço (MB,CTT), balcões e guichés de atendimento e telefones de uso público, entre outros.
- o nível de intervenção do detalhe, com necessidade de correção ao nível do espaço público e ao nível do acesso aos equipamentos públicos, decorrente do diagnóstico “o olhar para baixo” e com particular atenção relativamente a zonas de permanência, alcance, largura livre, zonas de manobra, altura livre, objetos salientes, pisos e seus revestimentos, ressaltos no piso, portas, portas de movimento automático, corrimãos e barras de apoio, comandos e controlos, elementos vegetais, sinalização e orientação.

Concretamente, para os pontos de maior complexidade onde é necessário atuar, resultantes das fases de levantamento e de diagnóstico propõe-se “áreas a intervir prioritariamente” correspondentes a áreas contínuas que representam efetivamente um território que deverá ser perceptível e apropriável por todos e onde se revele urgente intervir em espaço público, no sentido de conferir coerência entre as soluções aqui apontadas e as orientações decorrentes de outros instrumentos de gestão, tal como referido em 2.

Vila de Rei (anexo 7)

Área a intervir prioritariamente 1:

Requalificação da Calçada da Fonte – requalificação da via criando condições para a melhoria do conforto de circulação para peões / modos suaves. Trata-se de uma via muito solicitada no movimento pendular diário – centro histórico / escolas / equipamentos desportivos – que, caso ofereça as condições indicadas, poderá contribuir para a substituição gradual do veículo automóvel pela bicicleta.



Área a intervir prioritariamente 2:

Construção do troço de ciclovía em falta na EN 2 (variante) entre o Posto de Abastecimento de Combustíveis e a rotunda a norte, reforçando a aposta no estabelecimento duma ligação acessível (e o mais confortável possível, atenta a orografia do território) com estímulo ao andar a pé e à utilização de modos suaves, nomeadamente, bicicleta, numa conjugação de esforços entre as soluções estritamente para mobilidade condicionada e as soluções para circulação suave – relação com o PAMUS, em continuação com o que está já feito (mesmo em termos de imagem), sendo necessárias algumas obras de estabilização dos taludes confinantes com a via.



Área a intervir prioritariamente 3:

Ligação entre a Calçada da Fonte e o troço referido anteriormente (como parte do fecho do “anel” território acessível de referência de Vila de Rei) reforçando a ligação entre o centro histórico e a zona de equipamentos, com a construção de uma ciclovia que poderá tomar três diretrizes: i) ao longo da ribeira (ligando com o espaço verde recentemente construído), ii) ao longo da via que confina com o novo parque urbano – Parque da Vila - e que dá acesso às piscinas municipais de Vila de Rei ou, numa alternativa mais onerosa e de maior dificuldade de construção (e por isso, ficando apenas como ideia a desenvolver no futuro), iii) aproveitando parte de um caminho existente em terra batida. As três alternativas estão representadas em planta.

Associado a esta área deverá ser pensado, em projeto, ponto de estacionamento e tomada de bicicletas e trotinetes na proximidade dos principais equipamentos – poderá ser muito oportuno, de modo a estimular a circulação de jovens estudantes e praticantes de desporto, professores, monitores e utilizadores do Parque da Vila no trajeto diário casa / estudo / trabalho.



Área a intervir prioritariamente 4:

Requalificação do território central de Vila de Rei, face à ausência e ao subdimensionamento de passeios nos eixos viários mais importantes onde se localizam os principais pontos de afluência de residentes e visitantes – equipamentos e espaços públicos – designadamente, o conjunto formado pelas ruas Dr. Eduardo de Castro, Capitão Isidro António Gaio, das Devesas e da Misericórdia, podendo não ser uma intervenção única mas, com base num projeto de conjunto, poder



ser concretizada à medida que a autarquia vá intervindo em espaço público; esta intervenção, poderá e deverá implicar alterações na configuração, dimensão e sentidos de trânsito o que deverá ser feito com base em projeto de conjunto com uma área de intervenção para além dos limites atrás referidos de modo a equacionar este tipo de relações e de respetivas consequências. Revisão da localização de alguns lugares de estacionamento para mobilidade condicionada.

Também nesta área central, deverá ser pensado, em projeto, ponto de estacionamento e tomada de bicicletas e trotinetes em complemento com o pensado para a “área a intervir prioritariamente” anterior e como estímulo à circulação de jovens estudantes e praticantes de desporto, professores, colaboradores de empresas, monitores e utilizadores do Parque da Vila no trajeto diário casa / estudo / trabalho.

Outras intervenções:

Podendo ser inicialmente vistas como meramente avulsas, permitem que, integradas no conjunto tenhamos um território mais acessível, não esquecendo os acessos diretos a certos equipamentos e a localização acertada de lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade condicionada para garantia de chegada e partida de certos pontos fundamentais. Independentemente da obra física a realizar, medidas que assegurem canais de circulação pedonal em segurança e conforto com uma redistribuição de equipamento e mobiliário urbano, são igualmente acertadas e desejáveis, com uma visão de conjunto.

Fundada (anexo 8)

Área a intervir prioritariamente:

Intervenção de requalificação e de adaptação aos requisitos de mobilidade do espaço público na zona frontal à escadaria da igreja e no largo do mercado, resolvendo ao mesmo tempo um ponto de conflito viaturas/pessoas uma vez que é uma área de atravessamento viário entre o acesso ao lugar – vindo da EN 2 (variante), a nascente do aglomerado – e o restante território da freguesia, maioritariamente localizado a poente da sua sede. Necessidade de prever, pelo menos, um lugar de estacionamento para mobilidade condicionada. Importante referir que qualquer solução de requalificação do espaço público não deverá, nem poderá, desvirtuar as características de autenticidade que estes lugares apresentam (e que se constitui como uma mais valia territorial) num exercício de ponderação entre a resolução dos problemas da acessibilidade e a não artificialização das características intrínsecas dos lugares.



Outras intervenções:

Pequenas adaptações que, sendo medidas aparentemente avulsas, permitem que integradas no conjunto tenhamos um território mais acessível, não esquecendo os acessos diretos a certos equipamentos.

São João do Peso (anexo 9)

Área a intervir prioritariamente:

Atuação no espaço público entre a Igreja e a Casa do Povo onde se localizam a paragem dos táxis, as instalações sanitárias públicas e a paragem dos autocarros sendo um ponto de passagem também para a Junta de Freguesia e o largo do parque infantil. Necessidade de prever, pelo menos, um lugar de estacionamento para mobilidade condicionada. Neste caso também importa referir que qualquer solução de requalificação do espaço público não deverá, nem poderá, desvirtuar as características de autenticidade que estes lugares apresentam (e que se constitui como uma mais valia territorial) num exercício de ponderação entre a resolução dos problemas da acessibilidade e a não artificialização das características intrínsecas dos lugares.



Outras intervenções:

Pequenas intervenções nos pavimentos e pequenas adaptações que, sendo medidas aparentemente avulsas, permitem que integradas no conjunto tenhamos um território mais acessível.

6. RESUMO

Em sociedades evoluídas, e como referimos ao longo do documento, a promoção da acessibilidade ao meio edificado e ao espaço público constitui um elemento fundamental para a qualidade de vida das pessoas, nomeadamente como meio imprescindível para garantir o exercício dos seus direitos de cidadania e para promover a sua participação cívica. O regime jurídico de acessibilidade ao meio edificado, aprovado pelo DL 163/2006, de 8 de agosto, foi alterado pelo DL 125/2017, de 4 de outubro, tendo atribuído ao Instituto Nacional para a Reabilitação um conjunto de novas competências originalmente atribuídas à extinta Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. Estes diplomas legais, de leitura fundamental, contêm as Normas Técnicas de Acessibilidade em vigor. Considerando-se a acessibilidade como a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, o trabalho de elaboração do PALMVR permitiu, para além de um conhecimento bastante aprofundado do território no seu todo, também a concretização de propostas em pontos fundamentais, para assegurar um espaço mínimo de acessibilidade no concelho.

Numa fase de (re)conhecimento do território concelhio e de levantamento – momento mais abrangente de análise - identificaram-se os “NÓS” que permitiram definir as áreas de intervenção para cada um dos aglomerados de Vila de Rei, Fundada e São João do Peso; no fundo, grandes zonas onde se concluiu ser relevante aprofundar o estudo com um diagnóstico detalhado (anexos 1,2 e 3);

Dentro do perímetro das áreas de intervenção, e com foco na resolução da segurança e conforto do espaço público onde decorre preferencialmente a vida quotidiana das pessoas, definiram-se os “territórios acessíveis de referência” e os “percursos acessíveis complementares” que correspondem a áreas, dentro das quais deverão ser executadas obras tendentes a mitigar os problemas existentes no tocante à temática da acessibilidade e mobilidade. Pretende-se que estes territórios e percursos estejam sempre presentes no momento de tomada de decisões quanto à requalificação do espaço público, de modo a que as medidas necessárias possam ser incluídas em operações urbanas mais vastas havendo assim um “fio condutor” de coerência quanto aos trabalhos a executar (anexos 4, 5 e 6).

Por último, e com critérios de prioridade de modo a acomodar os projectos e obras às disponibilidades financeiras do município, apresentam-se propostas concretas de zonas a intervir, para as quais se deverá promover projectos e/ou obra (para os casos em que os projectos já estejam elaborados) com a brevidade possível e compatível com os objectivos e disponibilidade financeira da autarquia (anexos 7, 8 e 9).

Para além das propostas de “acessibilidade física” apresentam-se, de seguida, três propostas para consolidação dos objetivos gerais do PALMVR:

- Como proposta transversal às três freguesias, relacionada com a implementação do PALMVR e com o acompanhamento, monitorização e avaliação dessa implementação tal como referido nos objetivos do plano, propõe-se a constituição de um grupo de trabalho interdisciplinar para este efeito e para promover a organização e promoção dos eventos estabelecendo um sistema dinâmico de gestão do espaço público colocando o concelho de Vila de Rei na vanguarda das preocupações quanto à garantia da acessibilidade para todos;
- No sentido de garantir o “acesso a informações e a conteúdos”, tal como referido na página 41, propõe-se a implementação de um sistema de leitura (visual e auditivo) para pessoas com limitações a estes níveis, começando pelos equipamentos que recebem público (ex. museus, escolas) e investindo nas novas tecnologias, com aplicações específicas para o efeito;
- Para cumprir o papel do município, no que aos “procedimentos operacionais de funcionamento” diz respeito, também como referido na página 41, será importante constituir e assegurar soluções simples no espaço público, como pisos táteis (guia de calçada), semáforos sonoros e sinalética também com dispositivos que permitam a apreensão rápida por pessoas com limitações visuais, por exemplo.

As propostas que se apresentam enquadram-se no âmbito da aplicação do previsto no artigo 2.º do DL 163/2006, de 8 de agosto, mas tendo em conta - nomeadamente, quanto à não descaracterização do espaço construído - as exceções consideradas no n.º 1 do artigo 10.º do mesmo diploma legal.

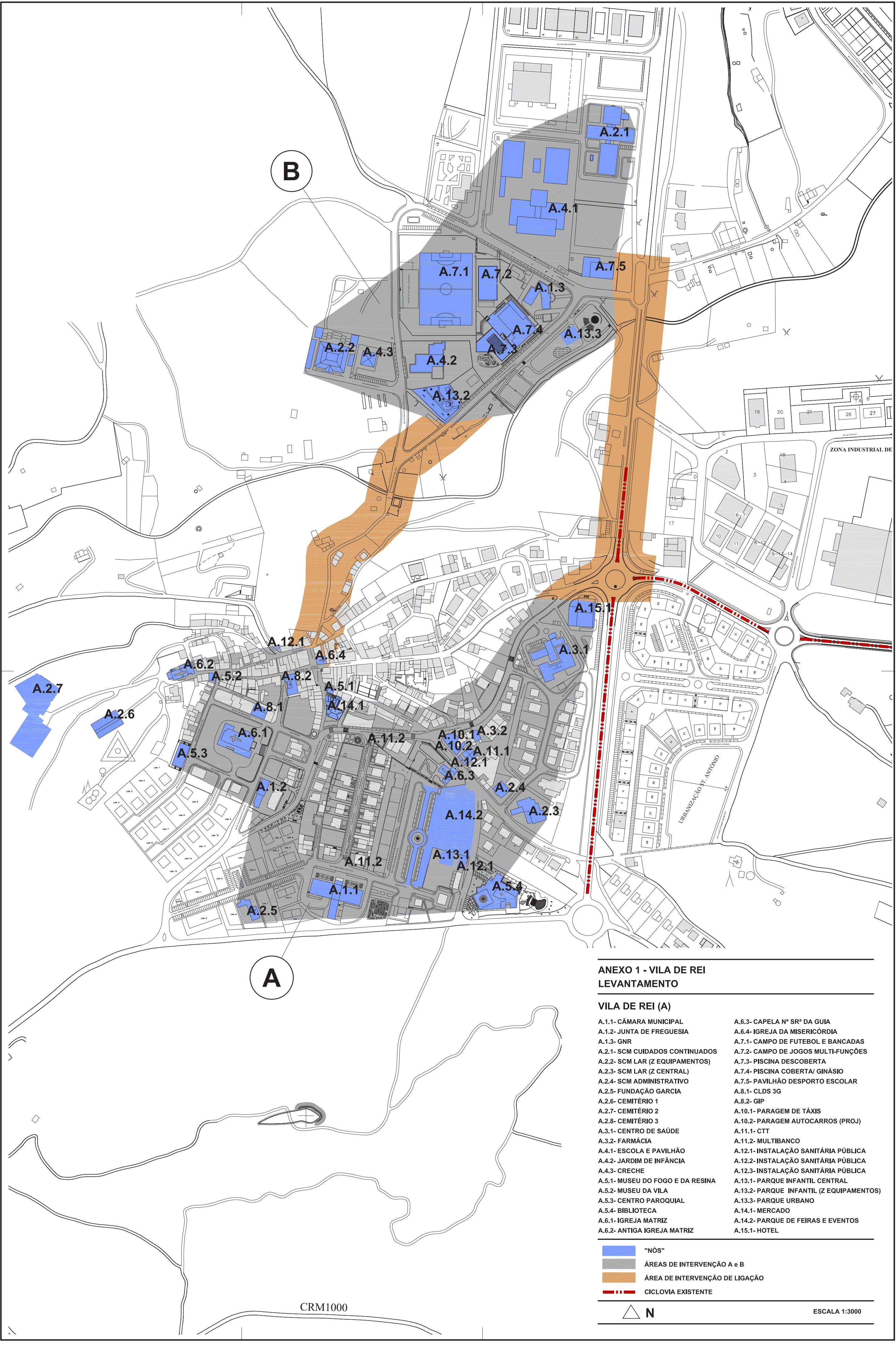
As normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, são as que constam do anexo ao diploma acima referido e deverão constituir-se como um manual de referência a cumprir nas intervenções a executar (projetos e obras).

Anexos

- Anexo 1 – “áreas de intervenção” (e “área de ligação”) de Vila de Rei;
- Anexo 2 – “área de intervenção” de Fundada;
- Anexo 3 – “área de intervenção” de São João do Peso;
- Anexo 4 – “território acessível de referência” de Vila de Rei (o “anel”);
- Anexo 5 – “território acessível de referência” e “percursos acessíveis complementares” de Fundada;
- Anexo 6 – “território acessível de referência” e “percursos acessíveis complementares” de São João do Peso;
- Anexo 7 – “áreas a intervir prioritariamente” (4) em Vila de Rei;
- Anexo 8 – “área a intervir prioritariamente” em Fundada;
- Anexo 9 – “área a intervir prioritariamente” em São João do Peso.

Bibliografia

- PAIPDI - Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade;
<http://www.asurdosporto.org.pt/IMAGES/PAIPDI.PDF>
- PNPA – Plano Nacional da Promoção da Acessibilidade;
<http://www.crrg.pt/estudosProjectos/temasreferencia/acessibilidades/Paginas/Planonacional.aspx>
- Decreto-Lei nº 163/2006, de 08 de agosto, na redacção dada pelo Decreto-Lei nº 125/2017, de 04 de outubro;
- PAMUS – Plano de Acção de Mobilidade Urbana Sustentável (Médio Tejo);
- PDM de Vila de Rei – RCM nº 31/95 de 06 de abril;
- Designing the Walkable City - artigo, Southworth, 2005;
- Plano Municipal de promoção da Acessibilidade Local (Pombal):
https://www.cm-pombal.pt/wp-content/uploads/2016/05/IV_PMPA.pdf
- Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa:
<http://www.cm-lisboa.pt/viver/mobilidade/acessibilidade-pedonal/plano-de-acessibilidade-pedonal>
- https://mobilidadept.com/_upl/files/paula-teles-omnia-170523130255.pdf
- Wagner, J.M. (1992). Accesibilidad al medio urbano para discapitados visuales. Madrid: Servicio de publicaciones del Colegio oficial de Arquitectos de Madrid.
- Borja, J. (2002). La ciudad del deseo. Quaderns, 235, 20-21.



ANEXO 1 - VILA DE REI
LEVANTAMENTO

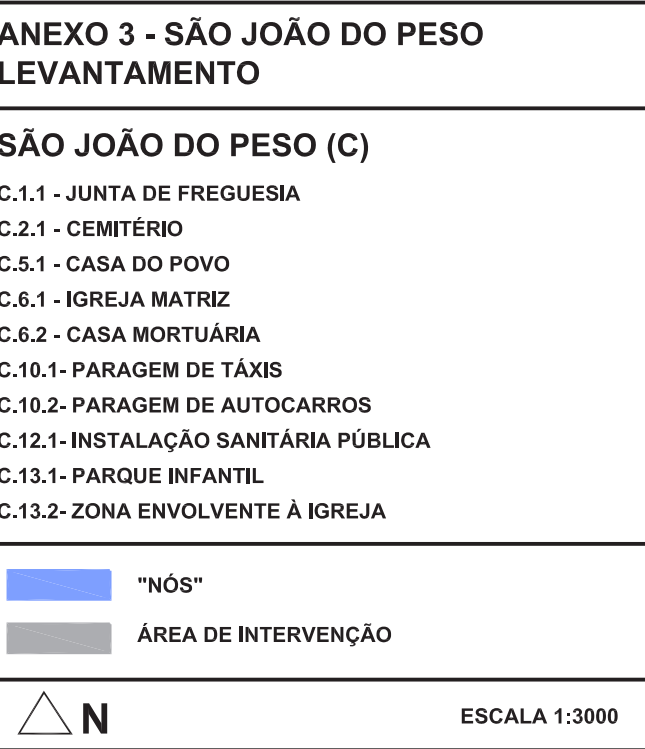
VILA DE REI (A)

- | | |
|----------------------------------|--|
| A.1.1- CÂMARA MUNICIPAL | A.6.3- CAPELA N° SRª DA GUIA |
| A.1.2- JUNTA DE FREGUESIA | A.6.4- IGREJA DA MISERICÓRDIA |
| A.1.3- GNR | A.7.1- CAMPO DE FUTEBOL E BANCADAS |
| A.2.1- SCM CUIDADOS CONTINUADOS | A.7.2- CAMPO DE JOGOS MULTI-FUNÇÕES |
| A.2.2- SCM LAR (Z EQUIPAMENTOS) | A.7.3- PISCINA DESCOBERTA |
| A.2.3- SCM LAR (Z CENTRAL) | A.7.4- PISCINA COBERTA/ GINÁSIO |
| A.2.4- SCM ADMINISTRATIVO | A.7.5- PAVILHÃO DESPORTO ESCOLAR |
| A.2.5- FUNDAÇÃO GARCIA | A.8.1- CLDS 3G |
| A.2.6- CEMITÉRIO 1 | A.8.2- GIP |
| A.2.7- CEMITÉRIO 2 | A.10.1- PARAGEM DE TÁXIS |
| A.2.8- CEMITÉRIO 3 | A.10.2- PARAGEM AUTOCARROS (PROJ) |
| A.3.1- CENTRO DE SAÚDE | A.11.1- CTT |
| A.3.2- FARMÁCIA | A.11.2- MULTIBANCO |
| A.4.1- ESCOLA E PAVILHÃO | A.12.1- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA |
| A.4.2- JARDIM DE INFÂNCIA | A.12.2- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA |
| A.4.3- CRECHE | A.12.3- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA |
| A.5.1- MUSEU DO FOGO E DA RESINA | A.13.1- PARQUE INFANTIL CENTRAL |
| A.5.2- MUSEU DA VILA | A.13.2- PARQUE INFANTIL (Z EQUIPAMENTOS) |
| A.5.3- CENTRO PAROQUIAL | A.13.3- PARQUE URBANO |
| A.5.4- BIBLIOTECA | A.14.1- MERCADO |
| A.6.1- IGREJA MATRIZ | A.14.2- PARQUE DE FEIRAS E EVENTOS |
| A.6.2- ANTIGA IGREJA MATRIZ | A.15.1- HOTEL |

- | | |
|--|--------------------------------|
| | "NÓS" |
| | ÁREAS DE INTERVENÇÃO A e B |
| | ÁREA DE INTERVENÇÃO DE LIGAÇÃO |
| | CICLOVIA EXISTENTE |



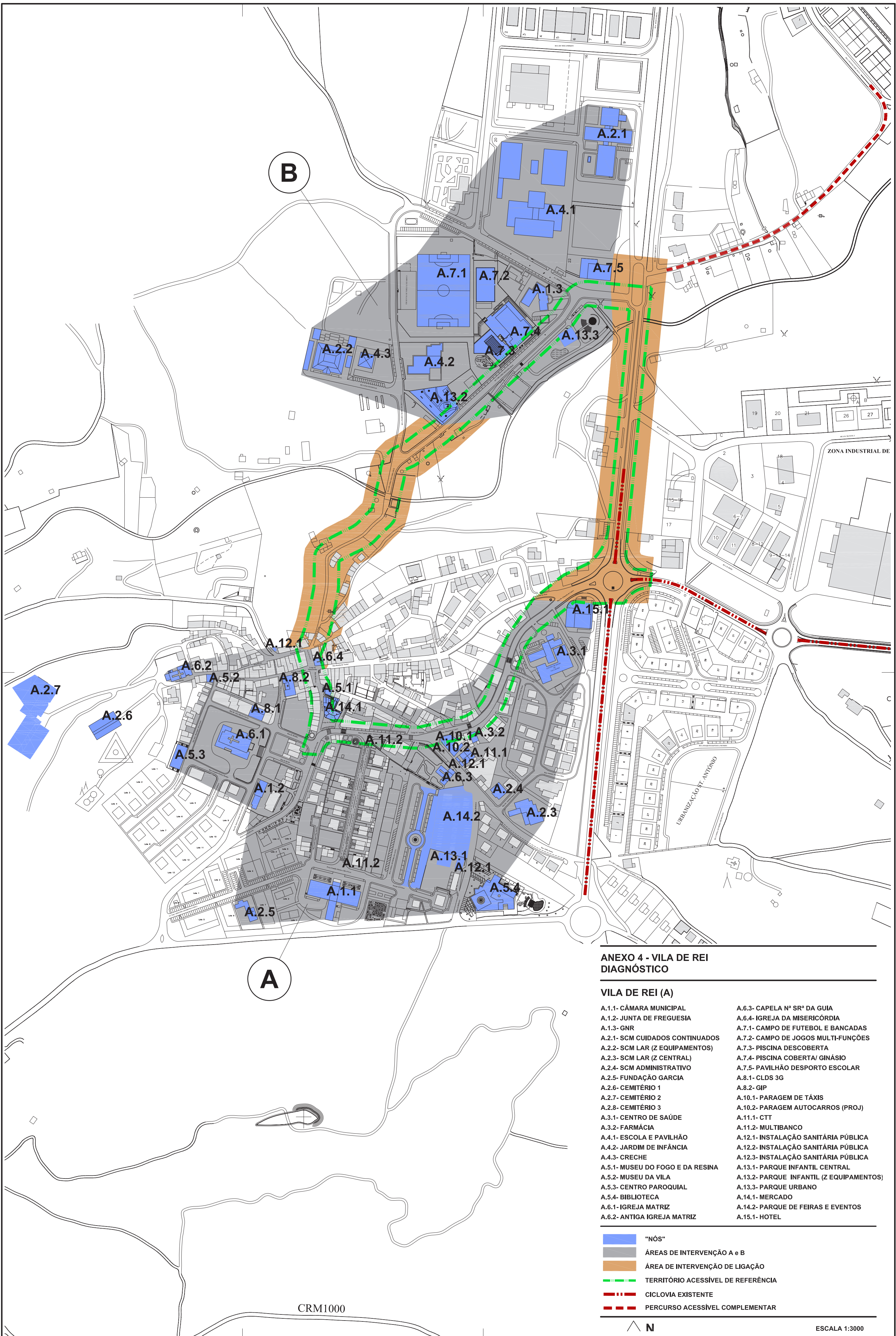
ESCALA 1:3000

**SÃO JOÃO DO PESO (C)**

 "NÓS"

 ÁREA DE INTERVENÇÃO





ANEXO 4 - VILA DE REI
DIAGNÓSTICO

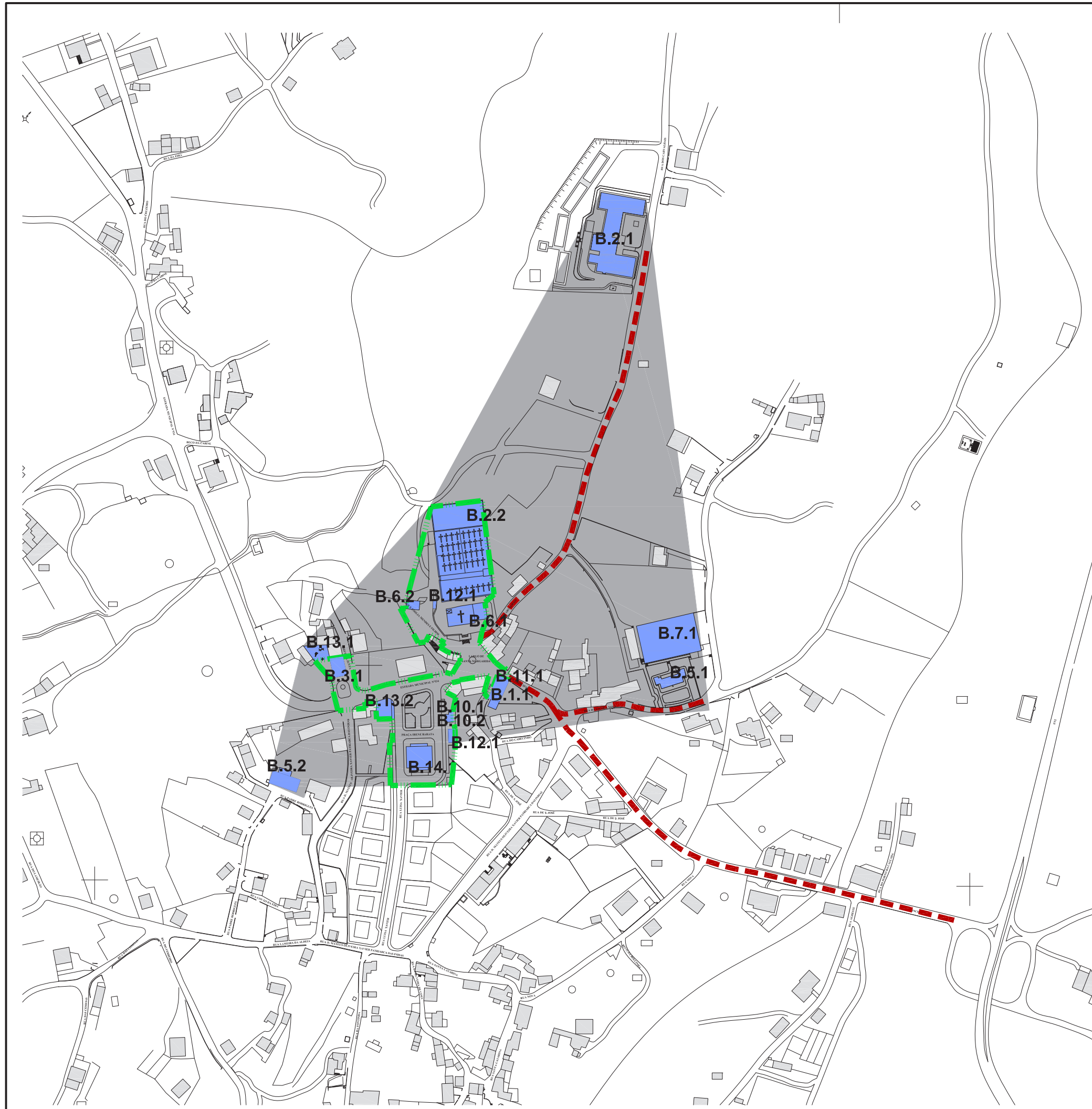
VILA DE REI (A)

- | | |
|----------------------------------|--|
| A.1.1- CÂMARA MUNICIPAL | A.6.3- CAPELA N° SR° DA GUIA |
| A.1.2- JUNTA DE FREGUESIA | A.6.4- IGREJA DA MISERICÓRDIA |
| A.1.3- GNR | A.7.1- CAMPO DE FUTEBOL E BANCADAS |
| A.2.1- SCM CUIDADOS CONTINUADOS | A.7.2- CAMPO DE JOGOS MULTI-FUNÇÕES |
| A.2.2- SCM LAR (Z EQUIPAMENTOS) | A.7.3- PISCINA DESCOBERTA |
| A.2.3- SCM LAR (Z CENTRAL) | A.7.4- PISCINA COBERTA/ GINÁSIO |
| A.2.4- SCM ADMINISTRATIVO | A.7.5- PAVILHÃO DESPORTO ESCOLAR |
| A.2.5- FUNDAÇÃO GARCIA | A.8.1- CLDS 3G |
| A.2.6- CEMITÉRIO 1 | A.8.2- GIP |
| A.2.7- CEMITÉRIO 2 | A.10.1- PARAGEM DE TÁXIS |
| A.2.8- CEMITÉRIO 3 | A.10.2- PARAGEM AUTOCARROS (PROJ) |
| A.3.1- CENTRO DE SAÚDE | A.11.1- CTT |
| A.3.2- FARMÁCIA | A.11.2- MULTIBANCO |
| A.4.1- ESCOLA E PAVILHÃO | A.12.1- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA |
| A.4.2- JARDIM DE INFÂNCIA | A.12.2- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA |
| A.4.3- CRECHE | A.12.3- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA |
| A.5.1- MUSEU DO FOGO E DA RESINA | A.13.1- PARQUE INFANTIL CENTRAL |
| A.5.2- MUSEU DA VILA | A.13.2- PARQUE INFANTIL (Z EQUIPAMENTOS) |
| A.5.3- CENTRO PAROQUIAL | A.13.3- PARQUE URBANO |
| A.5.4- BIBLIOTECA | A.14.1- MERCADO |
| A.6.1- IGREJA MATRIZ | A.14.2- PARQUE DE FEIRAS E EVENTOS |
| A.6.2- ANTIGA IGREJA MATRIZ | A.15.1- HOTEL |

- | | |
|--|------------------------------------|
| | "NÓS" |
| | ÁREAS DE INTERVENÇÃO A e B |
| | ÁREA DE INTERVENÇÃO DE LIGAÇÃO |
| | TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA |
| | CICLOVIA EXISTENTE |
| | PERCURSO ACESSÍVEL COMPLEMENTAR |



ESCALA 1:3000



**ANEXO 5 - FUNDADA
DIAGNÓSTICO**

FUNDADA (B)

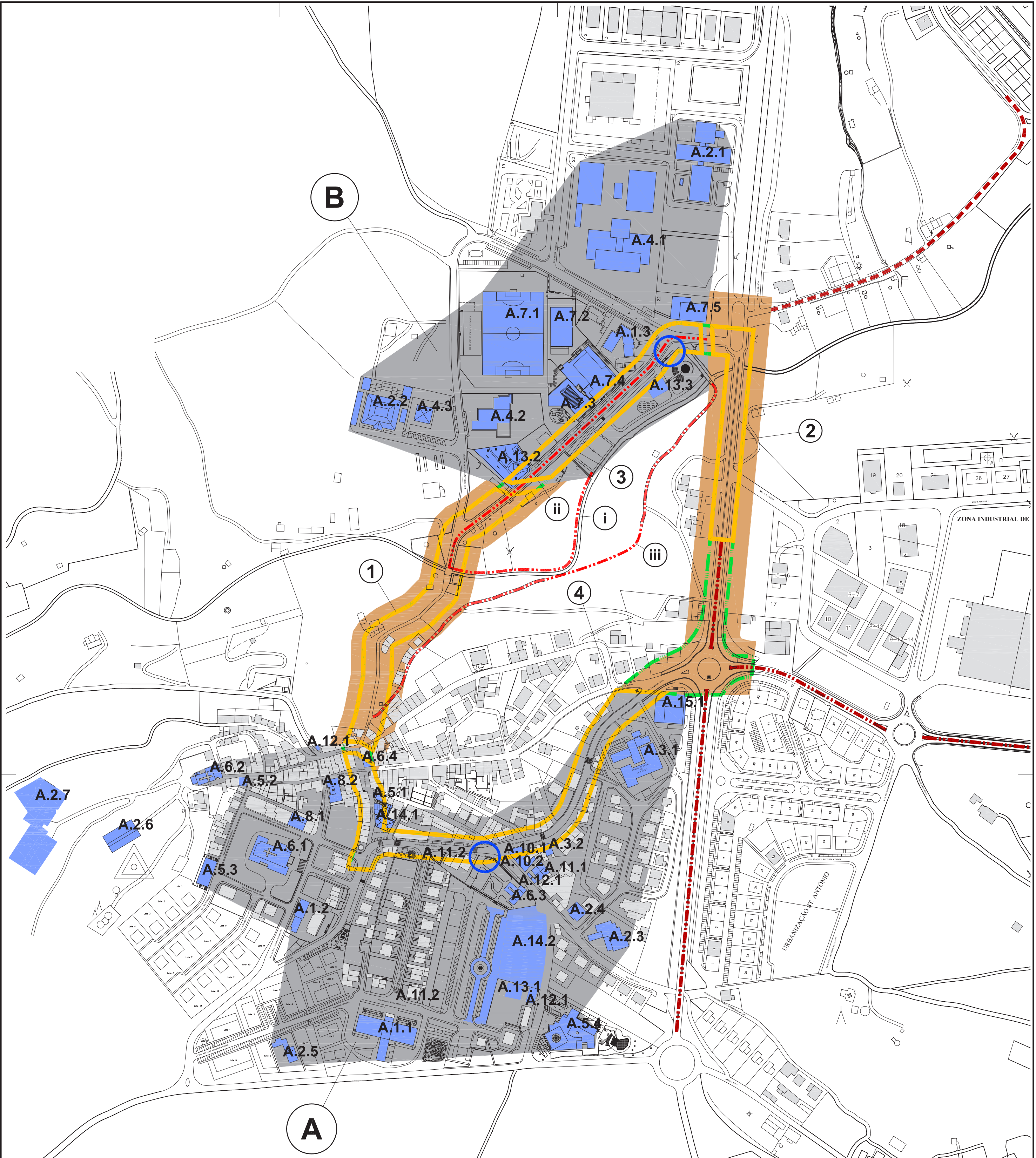
- B.1.1- JUNTA DE FREGUESIA
- B.2.1- CENTRO DE DIA
- B.2.2- CEMITÉRIO
- B.3.1- POSTO MÉDICO
- B.5.1- MUSEU ESCOLA
- B.5.2- SALÃO PAROQUIAL
- B.6.1- IGREJA MATRIZ
- B.6.2- CASA MORTUÁRIA
- B.7.1- POLIDESPORTIVO E CCDR
- B.10.1- PARAGEM DE TÁXIS
- B.10.2- PARAGEM DE AUTOCARROS
- B.11.1 - MULTIBANCO
- B.12.1- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA
- B.13.1- PARQUE INFANTIL
- B.13.2- PARQUE DE MERENDAS E FEIRAS
- B.14.1- MERCADO E ENVOLVENTE

-  "NÓS"
-  ÁREA DE INTERVENÇÃO
-  TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
-  PERCURSOS ACESSÍVEIS COMPLEMENTARES



ESCALA 1:3000





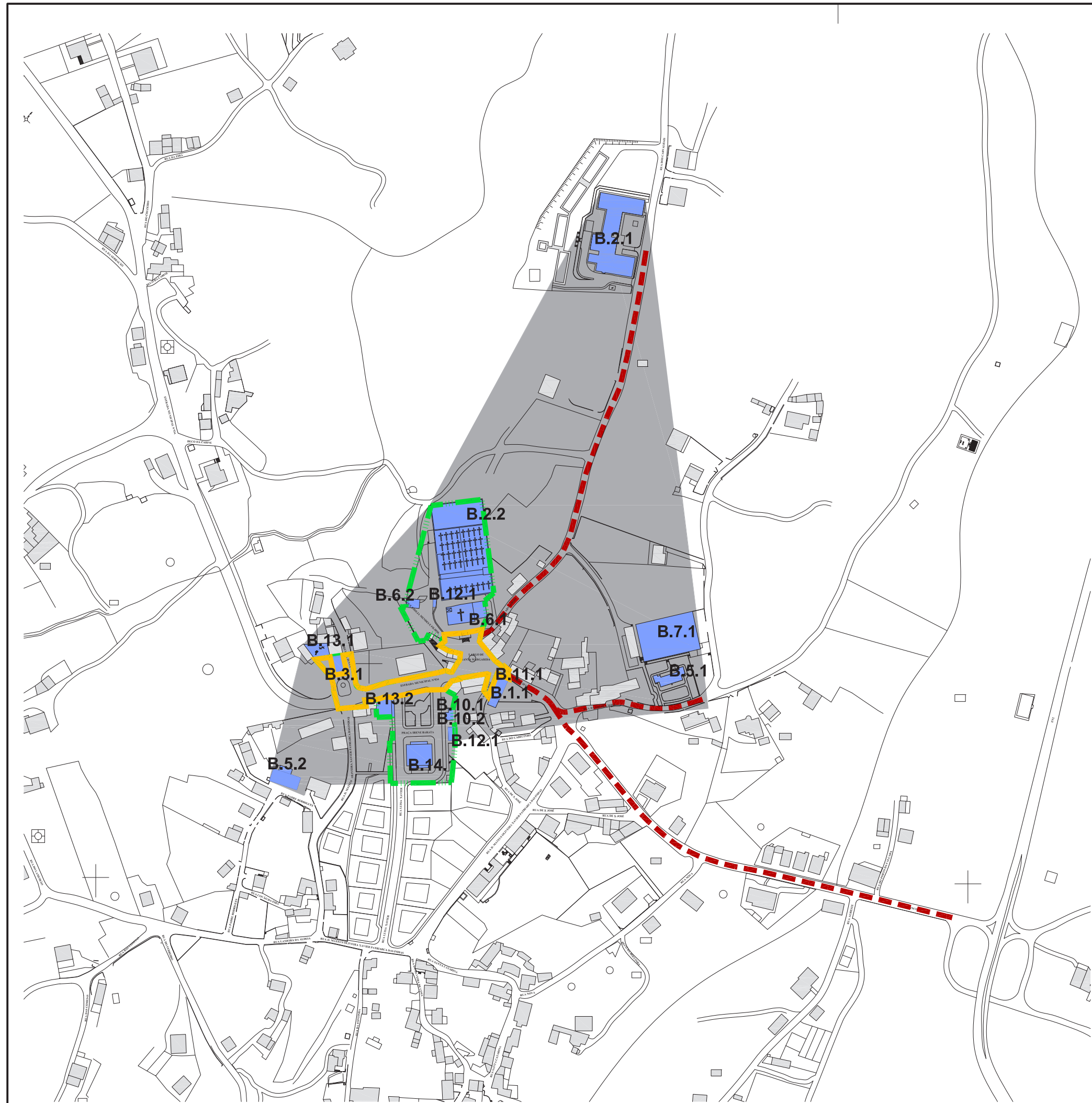
ANEXO 7 - VILA DE REI
PROPOSTAS

VILA DE REI (A)

- A.1.1- CÂMARA MUNICIPAL
- A.1.2- JUNTA DE FREGUESIA
- A.1.3- GNR
- A.2.1- SCM CUIDADOS CONTINUADOS
- A.2.2- SCM LAR (Z EQUIPAMENTOS)
- A.2.3- SCM LAR (Z CENTRAL)
- A.2.4- SCM ADMINISTRATIVO
- A.2.5- FUNDAÇÃO GARCIA
- A.2.6- CEMITÉRIO 1
- A.2.7- CEMITÉRIO 2
- A.2.8- CEMITÉRIO 3
- A.3.1- CENTRO DE SAÚDE
- A.3.2- FARMÁCIA
- A.4.1- ESCOLA E PAVILHÃO
- A.4.2- JARDIM DE INFÂNCIA
- A.4.3- CRECHE
- A.5.1- MUSEU DO FOGO E DA RESINA
- A.5.2- MUSEU DA VILA
- A.5.3- CENTRO PAROQUIAL
- A.5.4- BIBLIOTECA
- A.6.1- IGREJA MATRIZ
- A.6.2- ANTIGA IGREJA MATRIZ

- A.6.3- CAPELA N° SRª DA GUIA
- A.6.4- IGREJA DA MISERICÓRDIA
- A.7.1- CAMPO DE FUTEBOL E BANCADAS
- A.7.2- CAMPO DE JOGOS MULTI-FUNÇÕES
- A.7.3- PISCINA DESCOBERTA
- A.7.4- PISCINA COBERTA/ GINÁSIO
- A.7.5- PAVILHÃO DESPORTO ESCOLAR
- A.8.1- CLDS 3G
- A.8.2- GIP
- A.10.1- PARAGEM DE TÁXIS
- A.10.2- PARAGEM AUTOCARROS (PROJ)
- A.11.1- CTT
- A.11.2- MULTIBANCO
- A.12.1- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA
- A.12.2- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA
- A.12.3- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA
- A.13.1- PARQUE INFANTIL CENTRAL
- A.13.2- PARQUE INFANTIL (Z EQUIPAMENTOS)
- A.13.3- PARQUE URBANO
- A.14.1- MERCADO
- A.14.2- PARQUE DE FEIRAS E EVENTOS
- A.15.1- HOTEL

- "NÓS"
- ÁREAS DE INTERVENÇÃO A e B
- ÁREA DE INTERVENÇÃO DE LIGAÇÃO
- TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
- ÁREAS A INTERVIR PRIORITARIAMENTE
- 1 - Calçada da Fonte
- 2 - Ciclovia em falta na EN2 (variante)
- 3 - Troço de ligação
 - alternativa i) - ao longo da linha de água
 - alternativa ii) - ao longo da via
 - alternativa iii) - ao longo do caminho existente em terra batida
- 4 - Território central de Vila de Rei
- CICLOVIA EXISTENTE
- PERCURSO ACESSÍVEL COMPLEMENTAR
- LOCAIS POSSÍVEIS PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS E TROTINETAS



**ANEXO 8 - FUNDADA
PROPOSTAS**

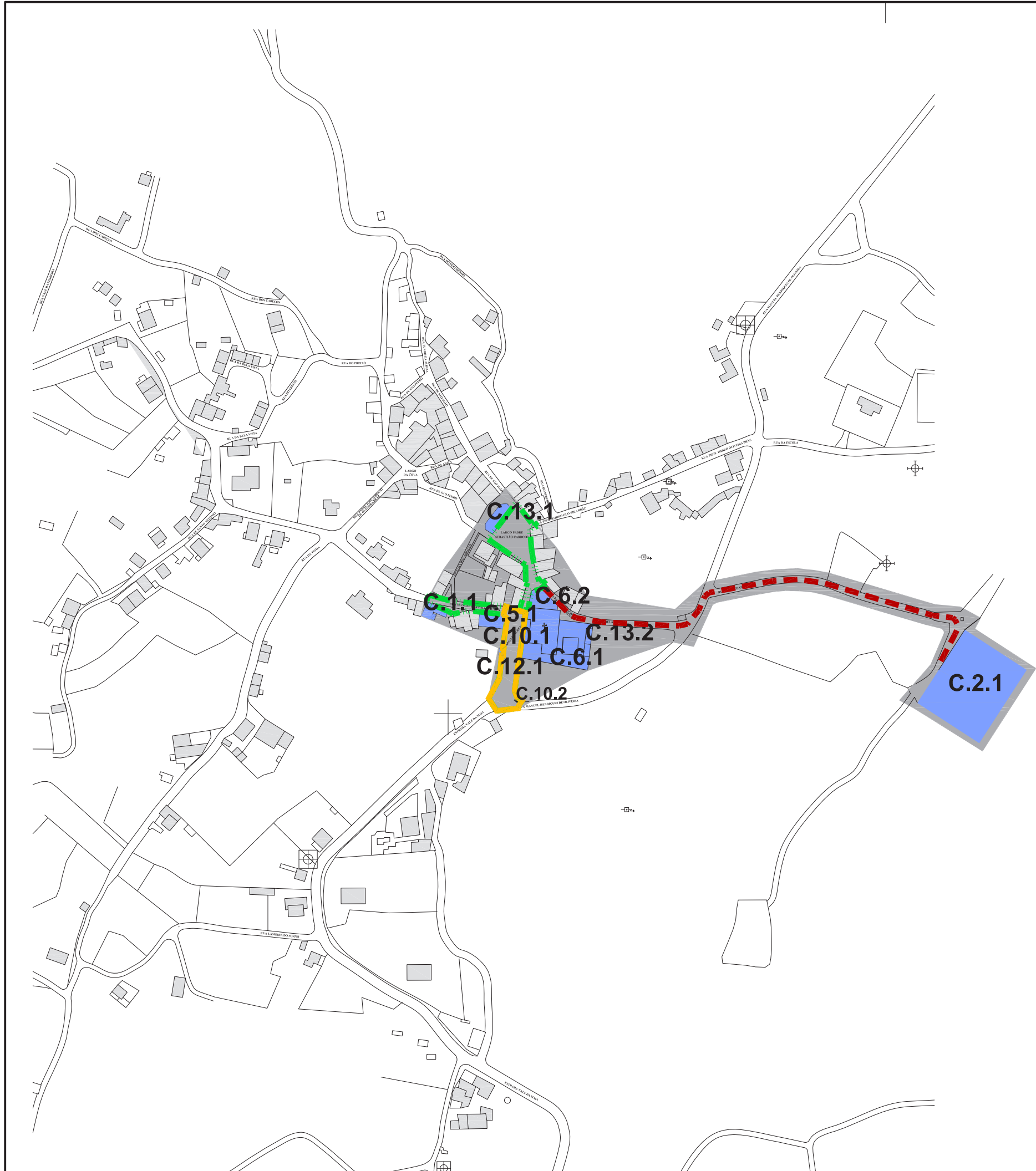
FUNDADA (B)

- B.1.1- JUNTA DE FREGUESIA
- B.2.1- CENTRO DE DIA
- B.2.2- CEMITÉRIO
- B.3.1- POSTO MÉDICO
- B.5.1- MUSEU ESCOLA
- B.5.2- SALÃO PAROQUIAL
- B.6.1- IGREJA MATRIZ
- B.6.2- CASA MORTUÁRIA
- B.7.1- POLIDESPORTIVO E CCDR
- B.10.1- PARAGEM DE TÁXIS
- B.10.2- PARAGEM DE AUTOCARROS
- B.11.1 - MULTIBANCO
- B.12.1- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA
- B.13.1- PARQUE INFANTIL
- B.13.2- PARQUE DE MERENDAS E FEIRAS
- B.14.1- MERCADO E ENVOLVENTE

-  "NÓS"
-  ÁREA DE INTERVENÇÃO
-  TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
-  PERCURSOS ACESSÍVEIS COMPLEMENTARES
-  ÁREA A INTERVIR PRIORITARIAMENTE



ESCALA 1:3000



**ANEXO 9 - SÃO JOÃO DO PESO
PROPOSTAS**

SÃO JOÃO DO PESO (C)

- C.1.1 - JUNTA DE FREGUESIA
- C.2.1 - CEMITÉRIO
- C.5.1 - CASA DO POVO
- C.6.1 - IGREJA MATRIZ
- C.6.2 - CASA MORTUÁRIA
- C.10.1- PARAGEM DE TÁXIS
- C.10.2- PARAGEM DE AUTOCARROS
- C.12.1- INSTALAÇÃO SANITÁRIA PÚBLICA
- C.13.1- PARQUE INFANTIL
- C.13.2- ZONA ENVOLVENTE À IGREJA

-  "NÓS"
-  ÁREA DE INTERVENÇÃO
-  TERRITÓRIO ACESSÍVEL DE REFERÊNCIA
-  PERCURSO ACESSÍVEL COMPLEMENTAR
-  ÁREA A INTERVIR PRIORITARIAMENTE